

İLHAM ƏLİYEVİN ORTA DƏHLİZ STRATEGİYASI VƏ ZƏNGƏZUR DƏHLİZİNİN STRATEJİ ÖNƏMİ

XÜLASƏ

Qlobal nəqliyyat dəhlizlərinin müasir transformasiyası və artan geosiyasi rəqabət şəraitində Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (Orta Dəhliz) Avrasiyanın qarşılıqlı əlaqələrinin fundamental elementinə çevrilmişdir. Bu tədqiqatda Prezident İlham Əliyevin rəhbərliyi altında Azərbaycanın proaktiv xarici siyasəti və iqtisadi diplomatiyası təhlil edilir. Azərbaycan ilə Mərkəzi Asiya dövlətləri (Qazaxıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan, Türkmənistan və Tacikistan) arasındakı strateji uzlaşmaya, eləcə də Zəngəzur dəhlizinin qlobal tədarük zəncirlərinə integrasiyasına xüsusi diqqət yetirilir. Məqalədə Bakının geosiyasi təzyiqləri necə effektiv şəkildə balanslaşdırdığı, regional narahatlıqları neytrallaşdırdığı və kəsintisiz transkontinental ticarəti təmin etmək üçün Araz dəhlizi kimi alternativ marşrutlar yaratdığı işıqlandırılır. Sonda bu çoxşaxəli (multimodal) şaxələndirmənin Azərbaycanın qeyri-neft ÜDM-nə və regional sülhə təsiri qiymətləndirilir.

Açar sözlər: *Orta Dəhliz strategiyası, Zəngəzur dəhlizi, Mərkəzi Asiya, regional integrasiya, nəqliyyat diplomatiyası, geoiqtisadiyyat.*

Giriş

Müasir dövrdə qlobal tədarük zəncirlərinin təhlükəsizliyi və alternativ logistik marşrutların şaxələndirilməsi geoiqtisadi gündəliyin prioritet məsələsinə çevrilmişdir. Avrasiya məkanındakı geosiyasi böhranlar, ənənəvi "Şimal Dəhlizi" və dəniz yollarındakı risklər Şərqlə Qərbi birləşdirən daha sabit və təhlükəsiz tranzit xətlərinin aktuallığını artırır. Bu konfigurasiyada mərkəzi strateji mövqeyə malik olan Azərbaycan Respublikası qlobal ticari-iqtisadi axınların əsas qovşağı kimi çıxış edir. Ölkəmizin beynəlxalq miqyasda qazandığı bu mövqe 44 günlük İkinci Qarabağ müharibəsində əldə olunan tarixi zəfərlə birbaşa bağlıdır. Post-münaqişə dövründə rəsmi Bakının yürütdüyü aktiv diplomatiya hərbi uğurları "yumşaq güc" (soft power) potensialına çevirmiş, azad edilmiş ərazilərin "yaşıl enerji" resursları və Türk dövlətləri ilə integrasiya prosesləri Azərbaycanın regional liderliyini möhkəmləndirmişdir.

Bu kontekstdə Prezident İlham Əliyevin rəh-

bərliyi ilə yürüdülmən nəqliyyat diplomatiyası və "Orta Dəhliz" strategiyası xüsusi önəm kəsb edir. Hələ 1993-cü ildə əsas qoyulmuş TRACECA kimi çoxtərəfli proqramlara baxmayaraq, Qafqaz və Qara dəniz marşrutları uzun illər boyu yüksək tranzit xərcləri, infrastrukturun zəifliyi, xüsusilə Türkiyədəki (Marmaray tunelinin yük qatarları üçün zaman məhdudiyyəti və s.) logistik darboğazlar səbəbindən tam səmərəli işləyə bilmirdi. 2017-ci ildə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun açılması mühüm dönüş nöqtəsi olsa da, multimodal səmərəliliyin artırılması üçün yeni, daha qısa quru xətlərinin açılması zərurəti qalırdı. Məhz bu nöqtədə, 10 noyabr 2020-ci il tarixli üçtərəfli bəyanatın 9-cu bəndinə əsasən gündəmə gələn Zəngəzur dəhlizi həm Orta Dəhlizin mühüm seqmenti, həm də regional integrasiyanın yeni driveri kimi çıxış edir. Bu layihə Azərbaycanı Naxçıvan MR ilə birbaşa bağlamaqla İrandan olan kommunikasiya asılılığına son qoyur, eyni zamanda Türk Dövlətləri Təşkilatı (TDT) ölkələri arasında birbaşa quru əlaqəsi qurur.

Zəngəzur dəhlizi həm də qlobal maraqların kəsişməsində yer alır. Layihə Çinin "Bir kəmə, bir yol" təşəbbüsü (Lianyungang portu və Longhai dəmir yolu şəbəkəsi ilə bağlanan tranzit axınları) üçün mühüm strateji arteriyadır. Bu dəhliz rəqabətə davamlı alternativ təklif etməklə sanksiyalarla üzləşən və cənub marşrutları axtaran Rusiyanın, eləcə də regionda iştirak payını artırmaq istəyən Türkiyə və Çinin maraqlarına cavab verir. Bununla belə, dəhlizin gecikməsi regional müqavimətlərlə sıx bağlıdır. Təqdim olunan məqalədə, regional geoiqtisadi reallıqlar fonunda Zəngəzur dəhlizinin həm Azərbaycan iqtisadiyyatı, həm də qlobal logistika şəbəkələri üçün daşdığı strateji əhəmiyyət elmi-analitik müstəvidə araşdırılır.

Mövzunun aktuallığı: Ənənəvi ticarət yollarının bağlandığı və logistik böhranların yaşandığı müasir şəraitdə, Orta Dəhlizin və Zəngəzur xəttinin qitələrarası təhlükəsiz alternativ yol kimi ortaya çıxmasının həm iqtisadi, həm də siyasi baxımdan araşdırılması xüsusi aktuallıq kəsb edir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi: Burada ilk dəfə olaraq Orta Dəhliz strategiyası sadəcə vahid marşrut kimi deyil, Mərkəzi Asiya dövlətlərinin (Qazaxıstan, Öz-

bəkistan, Qırğızıstan, Türkmənistan və Tacikistan) hər birinin fərdi loqistik potensialı və dəhlizə inteqrasiya xüsusiyyətləri müstəvisində kompleks şəkildə araşdırılmışdır. Tədqiqatda marşrut boyu ortaya çıxan infrastruktur, gömrük-tarif və logistik darboğazların aradan qaldırılmasında Prezident İlham Əliyevin yürütdüyü "nəqliyyat diplomatiyası"nın və Azərbaycanın "yumşaq güc" doktrinasının təqdim etdiyi siyasi həll modelləri konseptual səviyyədə əsaslandırılmışdır. Bununla yanaşı, mövcud yollardakı problemlər fonunda, Çinin global "Bir Kəmə, Bir Yol" təşəbbüsü ilə Orta Dəhlizin sinerjisi, regionun aparıcı güclərinin (Çin, Rusiya, İran) maraqlarının müqayisəli təhlili aparılmış və yeni Zəngəzur-Naxçıvan-İstanbul xəttinin bu transkontinental zəncirin multimodal effektivliyini tamamlayan strateji komponent olduğu ilk dəfə elmi dövriyyəyə gətirilmişdir.

Azərbaycan-Mərkəzi Asiya Əməkdaşlığı və İlham Əliyevin Orta Dəhliz Strategiyası. Müasir dövrdə Azərbaycan Respublikası ilə Mərkəzi Asiya dövlətləri arasında formalaşan tarixi-mədəni münasibətlər, global geosiyasi dəyişikliklərin təsiri ilə yeni mərhələyə qədəm qoymuşdur. Azərbaycanın 44 günlük Vətən müharibəsindən sonra regionda yaratdığı yeni reallıqlar və nəqliyyat-logistika imkanlarının genişlənməsi, Mərkəzi Asiya ölkələri ilə ikitərəfli və çoxtərəfli formatda strateji tərəfdaşlığın dərinləşməsində əsas rol oynamışdır. Bu kontekstdə ölkələr arasındakı münasibətlərin müasir statusunu regional platformalar, iqtisadi-logistik layihələr və yüksək səviyyəli strateji müqavilələr fonunda təhlil etmək zəruridir.

Mərkəzi Asiya ölkələrinin dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyası və alternativ nəqliyyat dəhlizlərinə çıxış axtarışı, Azərbaycanın regional platformalarda fəal iştirakı və regional güc olan Çinlə əlaqələrin gücləndirilməsi ilə nəticələnmişdir. Bu müstəvidə SPECA platformasına 2023-cü ildə Azərbaycanın sədrlik etməsi və Bakı Sammiti regionun iqtisadi təhlükəsizliyinin möhkəmlənməsinə hüquqi zəmin yaratmışdır [5]. Zirvə görüşündə qəbul edilən Bakı Bəyannaməsi əməkdaşlığın hüquqi çərçivəsini müəyyən edən fundamental sənəddir [28]. Sammitdə təsdiqlənmiş Transxəzər marşrutu üzrə Multimodal Məlumat və Sənədlərin Rəqəmsallaşdırılmasına dair Yol Xəritəsi Çin və Mərkəzi Asiya yüklərinin Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu və Bakı Limanı vasitəsilə Avropaya daha sürətli ötürülməsinə imkan verir. Bu isə limanın illik ötürücülük potensialının mərhələli şəkildə 15 milyon tondan 25 milyon tona çatdırılmasını şərtləndirir. Sözügedən infrastruktur innovasiyaları, xüsusilə "Rəqəmsal İpək Yolu" (Digital Silk

Way) çərçivəsində fiber-optik xətlərin qurulması və Ələt Azad İqtisadi Zonasına Mərkəzi Asiya kapitallarının cəlb olunması Azərbaycanı həm də regional rəqəmsal mərkəzə çevirir [26].

Hazırda Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TITR) Rusiyadan keçən ənənəvi xətlərə qarşı global logistikanın ən etibarlı alternativlərindən biri hesab olunur. Cənub-Şərqi Asiya və Çindən başlayaraq Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan və Gürcüstan üzərindən Avropaya uzanan bu multimodal zəncir, son onillikdə global ticarətin Şimal-Cənub istiqamətindən Şərq-Qərb oxuna doğru strateji transformasiyasını şərtləndirmişdir. Orta Dəhliz Çinin "Bir Kəmə, Bir Yol" təşəbbüsünün mühüm tərkib hissəsi olmaqla, tranzit ölkələrinin iqtisadi artımına və regional inteqrasiyasına birbaşa təkan verir.

Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun (TITR) işləmə mexanizmini başa düşmək üçün burada mövcud olan bəzi iqtisadi və texniki fərqlilikləri analiz etmək lazımdır. Beynəlxalq hesabatlarda göstərilən əsas problemlərdən biri, Çin ilə Avropa İttifaqı arasındakı böyük ticarət disbalansıdır [29;21]. Çindən Avropaya gələn yük qatarlarının sayı çox olsa da, əks istiqamətdə – Avropadan Asiyaya gedən yüklərin həcmi azdır. Bu səbəbdən logistika şirkətləri vaqonları Çinə boş qaytarmağa məcbur olur və bu "boş vaqon" problemi əlavə maliyyə xərcləri yaradır [29;21]. Azərbaycan isə uğurlu siyasi xətt izləyərək bu xərcləri minimuma endirmək və maksimum xeyir əldə etməyi hədəfləyir. Dövlətin Ələt Azad İqtisadi Zonasını (ƏAİZ) yaratmaqda əsas məqsədi budur: Şərqdən gələn xammal burada emal edib yerli məhsula çevirmək və Avropaya doğru gedən boş qatarları bu yüklərlə doldurmaq. Bu addım beynəlxalq ticarətdəki disbalansı yaratdığı itkiləri azaltmaq üçün düşünülmüş çox mühüm bir iqtisadi gedişdir.

Digər tərəfdən, dəhlizdə qatarların sürətlə hərəkət etməsinə mane olan ən böyük texniki əngəl fərqli dəmir yolu relslərinin (şpur standartlarının) olmasıdır [14;19]. Azərbaycan, Qazaxıstan və Gürcüstan sovet dövründən qalan 1520 mm-lik rels standartından istifadə edir. Lakin dəhlizin Avropaya açılan qapısı olan Türkiyə beynəlxalq 1435 mm-lik rels ölçüsünə malikdir. Bu texniki fərqlilik səbəbindən qatarlar sərhədə çatanda vaqonların təkrar sistemləri dəyişdirilir və ya yüklər başqa qatarlara boşaldılıb yenidən yığılır ki, bu da ciddi vaxt və pul itkisidir. Nəqliyyat zəncirindəki bu problem regionda daha çevik və vahid idarə olunan yeni xətlərin açılmasını tələb edir. [29;21]. Məhz bu kontekstdə, Prezident İlham Əliyevin nəqliyyat diplomatiyası ilə ortaya qoyduğu Zəngəzur dəhlizi layihəsi sadəcə siyasi bir hədəf

deyil, həm də Orta Dəhlizdəki mövcud texniki gecikmələri və infrastruktur darboğazlarını (bottleneck) minimuma endirməyə hesablanmış, Türkiyə ilə birbaşa nəqliyyat integrasiyasını təmin edən optimal geoiqtisadi həll yoludur.

Nəhayət, Şimali Avropa - xüsusilə Finlandiya və Estoniya bazarlarının Orta Dəhlizə yanaşması real rəqəmlərlə xüsusi olaraq təhlil edilməlidir. Rəsmi məlumatlar göstərir ki, Şimali Avropa ölkələri üçün Orta Dəhliz Rusiyadan keçən köhnə yolla müqayisədə təxminən 1.7 dəfə daha baha və 2 dəfə daha çox vaxt aparandır [9;34]. Normal şəraitdə bu yol onlar üçün sərfəli olmasa da, Ukrayna müharibəsi və Rusiyaya tətbiq edilən beynəlxalq sanksiyalar Şimal dəhlizini tamamilə bağlamışdır. Nəticədə, bu ölkələr iqtisadi xərcləri ikinci plana keçirərək, təhlükəsizlik və tədarük zəncirinin qırılmaması üçün məcburi olaraq Trans-Xəzər marşrutuna yönəliirlər. Bu vəziyyət sübut edir ki, Orta Dəhlizə olan qlobal tələbat təkcə qiymətin aşağı olması ilə bağlı deyil, həm də Rusiya xəttinin bağlı olmasından irəli gəlir. Və bununla da Azərbaycanın geosiyasi böhrandan qalib çıxaraq Qərbi Avropa üçün yeganə etibarlı qapıya çevrilir. Prezident İlham Əliyevin yürütdüyü bu uğurlu siyasət regional "məcburiyyəti" ölkənin xeyrinə böyük bir üstünlüyə çevirir və respublikamızı Şərq-Qərb tranzitində regional lider statusuna yüksəldir.

Prezident İlham Əliyevin 22 aprel 2025-ci ildə Çinə etdiyi dövlət səfəri də atılan ən önəmli addımlardan biridir [25]. Bu gün Çin Azərbaycanın Cənubi Qafqazdakı liderliyini tam qəbul edir və dəyərləndirir.

Mərkəzi Asiya regionu, postsovet məkanında Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan, Türkmənistan və Özbəkistanın müstəqillik qazanması ilə qlobal geosiyasi və geoiqtisadi tədqiqatların mühüm obyektinə çevrilmişdir. Regiona yönələn beynəlxalq marağın kökündə, ilk növbədə, bu dövlətlərin sahib olduğu zəngin təbii resurslar dayanır. Belə ki, Qazaxıstan, Türkmənistan və Özbəkistan nəhəng neft və qaz yataqları ilə seçildiyi halda [9]. Qırğızıstan və Tacikistan zəngin hidroenerji ehtiyatlarına malikdir [7]. Qərbin regiondakı ilkin strateji maraqları bu resursların Rusiyadan yan keçən quru marşrutları ilə Avropaya nəql edilməsi üzərində qurulmuş və bu yanaşma tarixi "Böyük İpək Yolu"nun bərpa konsepsiyasını formalaşdırmışdır.

Son illərdə COVID-19 pandemiyası və 24 fevral 2022-ci ildə başlayan Rusiya-Ukrayna müharibəsi "hiper-qloballaşma" modelini sıradan çıxararaq beynəlxalq münasibətləri "konfrontasion qloballaşma" mərhələsinə keçirmişdir [10;2]. Sanksiyaların təsiri ilə Rusiyadan keçən Şimal Dəhlizinin bloklanması,

İran üzərindən keçən Cənub Dəhlizinin isə regional risklər səbəbindən Qərbin maraqları ilə ziddiyyət təşkil etməsi, Mərkəzi Asiya ölkələrini intensiv alternativ axtarışına sövq etmişdir [4]. Nəticədə Çin, Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə xətti ilə uzanan Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (Orta Dəhliz) ən təhlükəsiz quru yolu kimi ön plana çıxmışdır. Dünya Bankının hesablamalarına görə, 2030-cu ilə qədər Orta Dəhliz vasitəsilə yükdaşıma həcmi üç dəfə artacaq, tranzit müddəti isə iki dəfə azalacaq ki, bu da region dövlətlərinin iqtisadi müstəqilliyini gücləndirəcəkdir [13].

Azərbaycanın Mərkəzi Asiya siyasətində Özbəkistanla münasibətlərin müttəfiqlik kulminasiyasına çatması xüsusi qeyd edilməlidir. İki dövlət arasındakı dərin etnik-mədəni yaxınlıq və iqtisadi sahədə uzlaşan milli maraqlar fonunda, 23 avqust 2024-cü ildə imzalanmış "Müttəfiqlik münasibətləri haqqında Müqavilə" əlaqələri birbaşa müttəfiqlik səviyyəsinə qaldırmışdır [19]. Bununla yanaşı, tərəflər arasında 2024-2026-cı illəri əhatə edən turizm sahəsində Fəaliyyət Planı və mədəni-humanitar əməkdaşlıq üzrə "Yol xəritəsi" imzalanmışdır [22]. Bu strateji müttəfiqliyin humanitar rəmzi kimi Özbəkistan dövləti tərəfindən Füzuli şəhərində inşa edilən Mirzə Uluqbəy adına 1 nömrəli tam orta məktəb 23 avqust 2023-cü ildə istifadəyə verilmişdir [22]. Bu addım, siyasi müqavilələrin sadəcə kağız üzərində qalmadığının və real qardaşlıq layihələrinə çevrildiyinin birbaşa göstəricisidir.

Coğrafi baxımdan dünya okeanına birbaşa çıxışı olmayan Özbəkistan üçün Orta Dəhliz qlobal bazarlara çıxışın ən önəmli qapısıdır. Ənənəvi şimal marşrutlarının sanksiyalar səbəbindən məhdudlaşması bu ölkəni sənaye və karbohidrogen məhsullarını Qərbə yönəltməyə sövq edərək onu regiondaxili multimodal şəbəkələrin hərəkətverici qüvvəsinə çevirmişdir. Özbəkistanın iştirakçısı olduğu Çin-Qırğızıstan-Özbəkistan dəmir yolu layihəsi tranzit məsafəsini min kilometrədən çox qısaldaraq yüklərin Xəzər dənizinə çatdırılmasında həlledici cənub qolunu formalaşdırır. Lakin Özbəkistanın Xəzər dənizinə birbaşa sərhədinin olmaması yüklərin Türkmənistan və ya Qazaxıstan üzərindən daşınması zərurətini və tranzit ləngimələrini yaradır [10;5]. Bu logistik qapalılığın aradan qaldırılmasında Prezident İlham Əliyevin Daşkəndə səfərləri və qurduğu şəxsi strateji dialoq həlledici rol oynamışdır. Onun təşəbbüsü ilə yaradılan Azərbaycan-Özbəkistan İnkişaf Fondu nəqliyyat layihələrinin maliyyə əsaslarını möhkəmləndirmiş, Özbəkistan yüklərinin Bakı Limanı vasitəsilə, xüsusi güzəştli şərtlərlə dünya bazarlarına çıxarılmasına dair rəsmi sazişlər imzalan-

mişdir. Prezident İlham Əliyevin bu pragmatik xarici siyasəti nəticəsində Özbəkistanın coğrafi məhdudiyyətləri neytrallaşdırılmış və bu dövlət Orta Dəhlizin ayrılmaz tərəfdəsinə çevrilmişdir.

Digər tərəfdən, Xəzər dənizi vasitəsilə coğrafi qonşuluq mühiti və Qazaxıstanın enerji resurslarını Qərb bazarlarına çıxarmaq üçün təhlükəsiz tranzit marşrutuna ehtiyac duyması Azərbaycan-Qazaxıstan əlaqələrini sürətlə gücləndirmişdir. Münasibətlərin institusionalaşdırılması məqsədilə yaradılan Ali Dövlətlərarası Şuranın 11 mart 2024-cü ildə Bakıda keçirilən 1-ci iclasında əlaqələr yeni müstəviyə daşındı. Bu əməkdaşlığın nəticəsində SOCAR və "KazMunayQaz" şirkətləri arasında imzalanan strateji sazişlər sayəsində Azərbaycan ərazisindən keçən Qazaxıstan neftinin həcmi mərhələli şəkildə artırılmışdır [18]. Prosesin humanitar tərəfi olaraq Füzuli şəhərində Qazaxıstan hökuməti tərəfindən tikilən və 2024-cü ilin martında açılan Kurmanqazı adına Uşaq Yaradıcılıq Mərkəzi iki xalqın birliyini rəmzləşdirir ki, Prezident İlham Əliyev də 3 iyul 2024-cü il tarixli Astanada ŞƏT sammitindəki çıxışında bu dəstəyə görə qazax xalqına xüsusi təşəkkürünü ifadə etmişdir [17].

Regionun ən böyük iqtisadiyyatına sahib olan Qazaxıstan, Orta Dəhlizin quru seqmentinin əsas yükötürücüsü olmaqla yanaşı, cənub istiqamətindəki nəqliyyat xətlərinin də inkişafında maraqlıdır. Digər tərəfdən, logistik sürət baxımından Qazaxıstanın Altynkol (Xorqos) stansiyasından Bakı (Ələt) limanına qədər olan blok qat daşımaları marşrutu ən çevik seqmentini (9 gün) təşkil edir [10; 5].

Eyni uğurlu siyasət Azərbaycan-Qırğızıstan münasibətlərində də müşahidə olunmaqdadır. Əsası 1995-ci ildə Ümummilli Lider Heydər Əliyevin rəsmi səfəri ilə qoyulan dialoq müasir dövrdə regional təhlükəsizlik fonunda yenidən aktivləşmişdir. Nəticədə 24 aprel 2024-cü ildə Prezident Sadır Japarovun Bakıya rəsmi səfəri zamanı Dövlətlərarası Şuranın ikinci iclası keçirilmiş və "2024-2029-cu illər üzrə Əməkdaşlıq Proqramı" imzalanmışdır [21]. Azərbaycan-Qırğızıstan İnkişaf Fondunun vəsaitlərinin artırılması qərarı ilə yanaşı, Qırğızıstan dövləti tərəfindən Ağdamın Xıdırlı kəndində tikiləcək tam orta məktəbin təməlinin 25 aprel 2024-cü ildə qoyulması ölkəmizin post-münaqişə dövründə apardığı quruculuq işlərinə qırğız xalqının verdiyi dəstəyin məntiqi nəticəsidir [19].

Uzun illər Qazaxıstan və Rusiyadan logistik asılılıqda qalan Qırğızıstan üçün Orta Dəhliz bu asılılığı sındırmaq baxımından mühümdür. Çindən gələn yüklərin yalnız Qazaxıstanın Xorqos keçidindən ötürülməsinin yaratdığı sıxlıq Çin üçün ikinci,

daha qısa qapının açılması zərurətini yaratmışdı. Bu çərçivədə irəli sürülən Çin-Qırğızıstan-Özbəkistan multimodal dəmir yolu layihəsi Orta Dəhlizin cənub qolunu formalaşdıraraq məsafəni təxminən 1200 km qısaldır. Lakin Qırğızıstanın relyefinin həddindən artıq dağlıq olması tunnel və körpülərin inşasını tələb edir ki, bu da layihənin xərclərini və icra müddətini artırır. Prezident İlham Əliyevin Bişkekə səfərləri və formalaşdırdığı şəxsi diplomatik dialoq əlaqələri strateji müstəviyə daşmış, onun təşəbbüsü ilə yaradılan Azərbaycan-Qırğızıstan İnkişaf Fondu layihənin maliyyə dayaqlarını möhkəmləndirmişdir. Məhz dövlət başçısının tapşırığı ilə Azərbaycan bu dağlıq ölkənin məhsullarının Avropaya çıxışı üçün Bakı Limanında xüsusi güzəştli tariflər təqdim edir [10;5].

Çoxtərəfli formatların digər qollarını təşkil edən Tacikistan ilə təhlükəsizlik və nəqliyyat sahəsində hüquqi bazanın gücləndirilməsi məqsədilə 23 may 2024-cü ildə Bakıda "Strateji tərəfdaşlıq haqqında Bəyannamə" imzalanmış və iki ölkə arasında rəqəmsal inkişaf sahəsində koordinasiyalı fəaliyyət təmin edilmişdir [23].

Coğrafi olaraq dəhlizin bir az cənubunda yerləşən, dənizə çıxışı olmayan və regional təcrid olunma riski yüksək olan Tacikistan Çinlə birbaşa sərhədi olduğu üçün layihəyə sonradan qoşulan önəmli bir həlqədir. Çin investisiyalarına ehtiyac duyan Tacikistan "Multimodal Dəhliz" layihələri ilə Çindən gələn yükləri Özbəkistan və Türkmənistan üzərindən Xəzərə, oradan da Azərbaycana ötürmək üçün alternativ cənub marşrutu təklif edir [11;84]. Lakin nəqliyyat infrastrukturunun zəifliyi, investisiya çatışmazlığı və Qırğızıstanla olan bəzi sərhəd gərginlikləri regional logistikanın sabitliyinə risk yaradır. Prezident İlham Əliyevin Düşənbəyə rəsmi səfərləri zamanı nümayiş etdirdiyi strateji tərəfdaşlıq iradəsi nəticəsində Tacikistanın alüminium və digər sənaye məhsullarının Azərbaycanın nəqliyyat şəbəkəsi (Bakı-Tbilisi-Qars) vasitəsilə dünya bazarına çıxarılması barədə mühüm razılaşmalar əldə olunmuş və Azərbaycan bu ölkə üçün Avropaya uzanan etibarlı hüquqi və fiziki körpüyə çevrilmişdir.

Orta Dəhlizin dəniz mərhələsində Azərbaycanın ən kritik qonşusu olan Türkmənistan üçün Rusiyadan keçən boru kəmərlərinin təzyiqindən qurtulmaq məqsədilə öz nəhəng qaz ehtiyatlarını və logistikasını Qərbə yönəltmək strateji zərurətdir. 14 dekabr 2022-ci ildə keçirilən Azərbaycan-Türkiyə-Türkmənistan liderlərinin Türkmənbaşı sammiti Şərq-Qərb Transxəzər nəqliyyat dəhlizinin aktivləşməsinə və iki ölkə arasında ticarət dövryyəsinin qısa müddətdə 5 dəfə artaraq rekord həddə çatmasına səbəb

olmuşdur [16]. Türkmənbaşı Beynəlxalq Dəniz Limanı Bakı Limanı ilə üzbəüz yerləşdiyindən, bu iki qovşaq arasındakı bərə daşımaları Orta Dəhlizin quru xəttindən dəniz xəttinə problemsiz keçidini təmin edir, gələcəkdə reallaşacaq Trans-Xəzər qaz kəməri isə ölkəni layihənin enerji sütununa çevirəcəkdir. Bununla belə, Türkmənistanın qapalı viza və sət gömrük siyasəti sənədləşmə işlərini yubadır, rəqəmsallaşma səviyyəsi isə zəifdir [10;5]. Bu sahədə Prezident İlham Əliyevin apardığı məqsədyönlü energetika diplomatiyası nəticəsində Xəzərdəki uzunmüddətli mübahisəli "Dostluq" yatağının müştərək istismarı imzalanmış, həmçinin Bakı-Aşqabad arasında nəqliyyat və gömrük prosedurlarını sadələşdirən ikitərəfli rəsmi sazişlər vasitəsilə Türkmənistan dəhlizə daha sıx bağlanmışdır [8].

Uğurla həyata keçirilən bu siyasətin elmi və geosiyasi yekunu ondan ibarətdir ki, Azərbaycan və Mərkəzi Asiya ölkələri arasındakı münasibətlər kənar güclərin diktəsi ilə deyil, tamamilə müstəqil xarici siyasət və milli maraqların qorunması prinsiplərinə əsaslanır. İnkişaf etdirilən nəqliyyat infrastruktur, rəqəmsallaşma addımları və işğaldan azad edilmiş ərazilərdə birgə uşaq mərkəzlərinin və məktəblərin inşası bu coğrafiyanın sarsılmaz iqtisadi məkana çevriləcəyini göstərir. Münasibətlərin gələcək perspektivləri həm də "yaşıl enerji" sahəsindəki ortaq addımlarla bağlıdır. Bu istiqamətdə Azərbaycan, Qazaxıstan və Özbəkistan arasında imzalanan rəsmi Əməkdaşlıq Memorandumu Mərkəzi Asiyanın təmiz enerjisini Xəzər dənizinin dibindən keçəcək sualtı kabel vasitəsilə Azərbaycana daşımağı nəzərdə tutur. Bu baxımdan Xəzər-Qara dəniz-Avropa marşrutu üzrə formalaşan və sualtı elektrik kabelinin tikintisini nəzərdə tutan "Qara Dəniz Enerjisi" layihəsi xüsusi strateji əhəmiyyət daşıyır. Beləliklə, Azərbaycan Mərkəzi Asiyadan gələn yaşıl enerjini Avropaya bağlayan əsas regional qovşağa çevrilir [30].

Orta Dəhlizin İnkişafında Zəngəzur Xəttinin Rolu və Müqavimət Faktoru. Cənubi Qafqazın nəqliyyat arxitekturasının yenidən formalaşdırılması və Orta Dəhlizin effektivliyinin artırılması regional kommunikasiyaların açılması və Zəngəzur dəhlizi ilə birbaşa bağlıdır. Layihənin hüquqi çərçivəsi 10 Noyabr 2020-ci il tarixli üçtərəfli bəyanatın 9-cu bəndinə əsaslanır ki, burada regiondakı bütün iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin blokdan çıxarılması, habelə Azərbaycanın qərb rayonları ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında maneəsiz və təhlükəsiz hərəkətin təşkili təsbit edilmişdir [3;195]. Tarixi və coğrafi köklərə nəzər saldıqda, 1920-ci illərdə sovetləşmə siyasətinin tərkib hissəsi olaraq Zəngəzu-

run Ermənistanına verilməsi nəticəsində Azərbaycanın əsas hissəsi ilə Naxçıvan və Türkiyə arasında birbaşa quru əlaqəsi fiziki olaraq kəsilmişdir [3;196]. Bu geosiyasi parçalanma onilliklər boyu regionun iqtisadi potensialını məhdudlaşdırmışdır. Postmünaqişə dövründə bu logistik qırılmanın aradan qaldırılması artıq global əhəmiyyət kəsb edir.

Zəngəzur xəttinin Naxçıvan üzərindən Türkiyəyə uzanması türk dövlətlərinin integrasiyasına misilsiz töhfələr vermək potensialına malikdir [6;46]. Lakin layihənin iqtisadi səmərəliliyinə baxmayaraq, onun reallaşması ciddi geosiyasi müqavimətlərlə üzbəüz qalmışdır. Ermənistanın öhdəliklərdən yayınma cəhdləri ilə yanaşı, İranın nümayiş etdirdiyi narahat mövqe mühüm siyasi maneədir. Tehranın bu mövqeyinin kökündə Cənubi Qafqazdakı tranzit inhisarını və Ermənistanla quru sərhədini itirmək qorxusu dayanır [12]. İran mütəmadi olaraq sərhədlərin dəyişdirilməsinin onun qırmızı xətti olduğunu bəyan edərək, bu dəyişikliyi öz milli maraqlarına təhdid kimi qiymətləndirir.

Azərbaycan rəhbərliyi isə bu geosiyasi müqavimətə cavab olaraq pragmatik alternativ diplomatiya strategiyası inkişaf etdirmişdir. Bakı bu təzyiqləri neytrallaşdırmaq üçün Araz çayı boyunca İran ərazisindən keçən alternativ marşrutun ("Araz dəhlizi") inşası barədə Tehranla rəsmi sazişlər imzalamışdır [15]. Bu çevik diplomatik gediş İranı iqtisadi maraqlar şəbəkəsinə daxil edərək onun təcrid olunma qorxusunu azaltmış, digər tərəfdən isə Ermənistanı regional layihələrdən kənarda qalmaq təhlükəsi ilə baş-başa buraxaraq daha konstruktiv mövqe nümayiş etdirməyə sövq etmişdir. Beləliklə, Azərbaycanın çoxvektorlu siyasəti Zəngəzur xəttini regional qarşıdurma bəhanəsi olmaqdan çıxararaq, Orta Dəhlizin multimodal və dayanıqlı şaxələndirilməsini təmin edən global layihə səviyyəsinə yüksəltmişdir.

Nəticə

Global ticarət yollarının sanksiyalar səbəbindən yenidən qurulduğu müasir dövrdə, Orta Dəhliz və onun mühüm tərkib hissəsi olan Zəngəzur xətti qitələrarası təhlükəsizlik amilinə çevrilmişdir. Bu marşrut Mərkəzi Asiyanın beş respublikası (Qazaxıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan, Türkmənistan və Tacikistan) üçün birtərəfli logistik asılılıqları sındırmaq və xarici bazarlara sərbəst çıxmaq baxımından strateji əhəmiyyət kəsb edir. Avrasiya miqyaslı bu coğrafi zəncirin uğurla birləşdirilməsində və marşrut boyu ortaya çıxan infrastruktur darboğazlarının aradan qaldırılmasında Prezident İlham Əliyevin yürütdüyü "nəqliyyat diplomatiyası" və çoxvektorlu xarici

siyasət strategiyası həlledici rol oynamışdır. Rəsmi Bakının həm Çinin "Bir Kəmə, Bir Yol" təşəbbüsü, həm də Mərkəzi Asiya ölkələri ilə qurduğu strateji tərəfdaşlıq platforması fərqli maraqları vahid iqtisadi hədəfdə uzlaşdırmışdır. Mərkəzi Asiyadan gələn tranzit xətlərinin Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanında kəsişərək Zəngəzur-Naxçıvan-İstanbul marşrutu ilə Avropaya bağlanması fonunda yaranan geosiyasi müqavimətlər və İranın regional narahatlıqları isə Azərbaycanın çevik alternativ addımları (Araz dəhlizi) ilə pragmatik müstəviyə gətirilmişdir. Yekun olaraq, gələcəyin geoiqtisadiyyatında nəqliyyat xətlərinin rəqabəti deyil, onların multimodal inteqrasiyası əsas götürülməlidir ki, bu da bütövlükdə Orta Dəhlizin tam gücü ilə işləməsinə təmin edəcək, Azərbaycanın qeyri-neft ÜDM-nin artmasına xidmət edəcək və Avrasiya məkanında uzunmüddətli sülhün, sabitliyin ən etibarlı təməli olacaqdır.

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. Babak, V. (2006). *The Oil and Gas Sector in Kazakhstan. Central Asia and the Caucasus*, No. 4 (40), pp. 41–54 (İstifadə tarixi: 14.01.2026).
2. BBC. (2024). *What Are the Sanctions on Russia and Have They Affected Its Economy?* BBC, February 23 (İstifadə tarixi: 11.01.2026).
3. Chedia, A. R. *Zangezur Corridor: Economic Potential and Political Constraints. Russia in Global Affairs* (İstifadə tarixi: 08.02.2026).
4. Colibasani, A. (2024). *Trade Corridor Wars: Escalating Competition Between China, Russia, Iran and the West. Foreign Policy Research Institute*, December 6 (İstifadə tarixi: 19.01.2026).
5. Əsədova, N. (2024). *Azərbaycan və Mərkəzi Asiya ölkələri arasında əlaqələrin perspektivliyi. Şərq Araşdırmaları*, № 2, s. 67 (İstifadə tarixi: 22.02.2026).
6. Jabbarov, A., Abbasova, S., & Tanrıverdi, H. *Zəngəzur-Naxçıvan-İstanbul marşrutu üzrə regional əməkdaşlıq perspektivləri. İngilizce.pdf* (İstifadə tarixi: 24.02.2026).
7. Kurtov, A. (2004). *Central Asia Deals with its Water Problems: A View from Kyrgyzstan. Central Asia and the Caucasus*, No. 6 (30), pp. 111–119 (İstifadə tarixi: 15.01.2026).
8. Məmmədov, C. "Dostluq" yatağı mehriban qonşuluq və əməkdaşlığın nümunəsi (İstifadə tarixi: 24.02.2026).
9. Palu, R., & Hilmola, O. P. *Future Potential of Trans-Caspian Corridor: Review. logistics-07-00039.pdf* (İstifadə tarixi: 22.02.2026).
10. Papava, V. *Transport Corridors of Central Asia – Facing the Challenges of Confrontational Globalization. Enhancing Communication and Knowledge Sharing Along the Middle Corridor. ssrn-5189295.pdf* (İstifadə tarixi: 24.02.2026).
11. Starr, S. F., & Cornell, S. E. (Eds.). (2005). *The Baku-Tbilisi-Ceyhan Pipeline: Oil Window to the West. Uppsala: Uppsala University* (İstifadə tarixi: 20.01.2026).
12. Veliyev, C. *Iran's Frustrations With the Zangezur Corridor; Zangezur Corridor: Economic Potential and Political Constraint* (İstifadə tarixi: 25.02.2026).
13. WB. (2023b). *Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030. Washington, DC: The World Bank* (İstifadə tarixi: 18.02.2026).
14. Yü, K.-J., Bee, K.-Y., Cheam, W.-Y., Chong, Y.-L., & Lee, C.-M. (2018). *Is Transportation Infrastructure Important to the One Belt One Road (OBOR) Initiative? Empirical Evidence from the Selected Asian Countries. Sustainability*, 10, 4131. sustainability-10-04131.pdf (İstifadə tarixi: 22.02.2026).

İnternet resursları və rəsmi sahifələr:

15. "Araz dəhlizi" digər regional tranzit marşrutlarına həyat qabiliyyətli bir alternativ kimi çıxış edə bilər – Müsahibə. AZƏRTAÇ (İstifadə tarixi: 26.02.2026).
16. Azərbaycan, Türkiyə və Türkmənistan prezidentlərinin geniş tərkibdə görüşü keçirilib. Azərbaycan Prezidentinin Rəsmi internet sahifəsi (İstifadə tarixi: 26.02.2026).
17. Azərbaycan və Qazaxıstan prezidentləri Şuşaya səfər ediblər. Azərbaycan Prezidentinin Rəsmi internet sahifəsi (İstifadə tarixi: 26.02.2026).
18. Azərbaycan-Qazaxıstan sənədlərinin imzalanması mərasimi olub. Azərbaycan Prezidentinin Rəsmi internet sahifəsi (İstifadə tarixi: 26.02.2026).
19. Azərbaycan və Qırğızıstan prezidentləri Ağdamın Xıdırlı kənd tam orta məktəbinin təməlqoyma mərasimində iştirak ediblər. Azərbaycan Prezidentinin Rəsmi internet sahifəsi (İstifadə tarixi: 26.02.2026).
20. Azərbaycan və Özbəkistan prezidentləri mətbuata bəyanatlarla çıxış ediblər. Azərbaycan Prezidentinin Rəsmi internet sahifəsi (İstifadə tarixi: 26.02.2026).
21. Azərbaycan-Özbəkistan sənədləri imzalanıb. Azərbaycan Prezidentinin Rəsmi internet sahifəsi (İstifadə tarixi: 26.02.2026).
22. Azərbaycan-Tacikistan sənədləri imzalanıb. Azərbaycan Prezidentinin Rəsmi internet sahifəsi (İstifadə tarixi: 26.02.2026).

23. Bakıda Azərbaycan-Özbəkistan Ali Dövlət-lərarası Şurasının ikinci iclası keçirilib. Azərbaycan Prezidentinin Rəsmi internet sahifəsi (İstifadə tarixi: 26.02.2026).

24. Füzulidə Mirzə Uluqbəy adına 1 nömrəli tam orta məktəbin açılışı olub. Azərbaycan Prezidentinin Rəsmi internet sahifəsi (İstifadə tarixi: 26.02.2026).

25. İlham Əliyev Çin Xalq Respublikasına dövlət səfərinə gəlib. Azərbaycan Prezidentinin Rəsmi internet sahifəsi (İstifadə tarixi: 26.01.2026).

26. İlham Əliyev Mərkəzi Asiya Dövlət Başçılarının 5-ci Məşvərət görüşündə iştirak edib. <https://president.az/az/articles/view/61059> (İstifadə tarixi: 26.01.2026).

27. Middle corridor - policy development and trade potential of the Trans-Caspian International Transport Route (İstifadə tarixi: 20.02.2026).

28. SPECA-nın Zirvə görüşünün Bakı Bəyan-naməsi. <https://apa.az/xarici-siyaset/speca-nin-zir-ve-gorusunun-baki-beyannamesi-tam-metn-797219> (İstifadə tarixi: 24.02.2026).

29. United Nations Economic and Social Coun-cil. Progress Update on the Operational Capacity of the Trans-Caspian and Almaty Istanbul Cor-ridors. 2022. <https://unece.org/transport/docu-ments/2022/07/working-documents/progressup-date-operational-capacity-trans-caspian> (İstifadə tarixi: 18.01.2023).

30. Yaşıl enerji: Azərbaycanın yeni güc strategi-yası və global mövqeyi. AZƏRTAÇ (İstifadə tarixi: 26.02.2026).

Jamila Arzu Alili

PhD student, Baku State University

İLHAM ALIYEV'S MIDDLE CORRIDOR STRATEGY AND THE STRATEGIC IMPORTANCE OF THE ZANGEZUR CORRIDOR SUMMARY

In the context of contemporary transformation of global transport corridors and increasing geo-political competition, the Trans-Caspian International Transport Route (Middle Corridor) has become a fundamental element of Eurasia's connectivity. This study analyzes Azerbaijan's proactive foreign policy and economic diplomacy under the leadership of President İlham Aliyev. Special attention is paid to the strategic alignment between Azerbaijan and

Central Asian states (Kazakhstan, Uzbekistan, Kyrgyzstan, Turkmenistan, and Tajikistan), as well as the integration of the Zangezur corridor into global supply chains. The article highlights how Baku effectively balances geopolitical pressures, mitigates regional frustrations, and creates alternative routes like the Araz corridor to ensure seamless transcontinental trade. Ultimately, the research evaluates the impact of this multimodal diversification on Azerbaijan's non-oil GDP and regional peace.

Keywords: Middle Corridor strategy, Zangezur corridor, Central Asia, regional integration, transport diplomacy, geoeconomics.

Джамиля Арзу Алили

Докторант Бакинского Государственного Университета

СТРАТЕГИЯ СРЕДИННОГО КОРИДОРА ИЛЬХАМА АЛИЕВА И СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ЗАНГЕЗУРСКОГО КОРИДОРА РЕЗЮМЕ

В условиях современной трансформации глобальных транспортных путей и обострения геополитической конкуренции Транскаспийский международный транспортный маршрут (Срединный коридор) стал фундаментальным элементом логистической системы Евразии. В данной статье анализируется проактивная внешняя политика и экономическая дипломатия Азербайджана под руководством Президента Ильхама Алиева. Особое внимание уделяется стратегическому взаимодействию Азербайджана с государствами Центральной Азии, а также интеграции Зангезурского коридора в глобальные цепочки поставок. В работе освещается, как Баку эффективно балансирует геополитическое давление, нейтрализует региональные риски и создает альтернативные маршруты для обеспечения бесперебойной трансконтинентальной торговли. В заключении оценивается влияние этой мультимодальной диверсификации на ненефтяной ВВП Азербайджана и долгосрочную стабильность в регионе.

Ключевые слова: стратегия Срединного коридора, Зангезурский коридор, Центральная Азия, региональная интеграция, транспортная дипломатия, геоэкономика.

Rəyçi: T.e.d, prof İradə Hüseynova

Məqalə redaksiyaya daxil olub: 23.03.2026

Çapa qəbul olunub: 21.04.2026

The date of the admission of the article to the editorial office: 23.03.2026

Accepted for publication: 21.04.2026