

TARİX, ANTROPOLOGİYA VƏ SİYASİ ELMLƏR

UOT:94.

**TÜRKİYƏNİN CƏNUBİ QAFQAZ SİYASƏTİNDƏ BAKI-TBİLİSİ-QARS
DƏMİR YOLUNUN ƏHƏMİYYƏTİ****Dosent Hüseynli Hüseyn****Bakı Dövlət Universiteti Avropa və Amerika ölkələrinin yeni və müasir tarixi****ORCID: 0000-0001-7954-0381****huseyn.huseynli@bsu.edu.az**

Xülasə: Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu layihəsi, tarixi İpək Yolunun yenidən canlandırılması və Türkiyənin Cənubi Qafqaz siyasətindəki strateji hədəflərin reallaşdırılması baxımından əhəmiyyətli bir təşəbbüsdür. Türkiyə, Azərbaycan və Gürcüstanı birləşdirən bu dəmir yolu xətti, həm regional, həm də beynəlxalq nəqliyyat və ticarət əlaqələrinin inkişaf etdirilməsi məqsədini daşıyır. Layihə, Asiya və Avropa arasında ən qısa və təhlükəsiz dəmir yolu dəhlizi yaradaraq, regional ölkələr arasında iqtisadi, siyasi və mədəni əməkdaşlığı gücləndirməyi hədəfləyirdi.

Layihənin icrası zamanı texnologiya, infrastruktur və maliyyə problemləri ilə yanaşı, siyasi və təhlükəsizlik məsələləri də ortaya çıxdı. Xüsusilə Ermənistan lobbisinin təzyiqləri maliyyələşmədə çətinliklər yaratdı, tərəflər layihəni öz resursları hesabına reallaşdırmağa qərar verdilər. Gürcüstan və Azərbaycan ərazisində mövcud dəmir yolu xətləri müasirləşdirildi və yeni infrastrukturular yaradıldı.

BTQ-nin işə düşməsilə Türkiyənin Cənubi Qafqaz regionundakı təsirini artırdı və ona yeni nəqliyyat dəhlizlərinin formalaşdırılması baxımından strateji üstünlük qazandırdı. "Zəngəzur dəhlizi" layihəsi ilə birlikdə BTQ, Türk dünyasını birləşdirən yeni iqtisadi və siyasi integrasiyaların əsasını təşkil edə bilər. Bu dəhlizlər regionun geosiyasi dinamikasına əhəmiyyətli təsirlər göstərmə potensialına malikdir.

Açar sözlər: Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, Türkiyə, Azərbaycan, Gürcüstan, Cənubi Qafqaz

Keywords: Baku-Tbilisi-Kars railway, Turkey, Azerbaijan, Georgia, South Caucasus

Ключевые слова: железная дорога Баку-Тбилиси-Карс, Турция, Азербайджан, Грузия, Гафгыз

Giriş. Layihə ilə bağlı müzakirələr.

Dəmir İpək Yolunun bir hissəsi olan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, tarixi İpək Yolunun yenidən canlandırılması kontekstində gündəmə gəlmişdir. Türkiyəni Gürcüstan və Azərbaycan vasitəsilə Türkünstan coğrafiyası ilə birləşdirən bu dəmir yolu, keçdiyi ölkələrdə iqtisadi, mədəni və siyasi əməkdaşlığın inkişaf etdirilməsi baxımından olduqca vacibdir. Bu xətt ilə bağlı ilk müzakirələr 1990-cı illərdə aparılmışdır.

Uzun fasilədən sonra 2002-ci il iyulun 20-21-də İstanbul şəhərində Türkiyə və Gürcüstan nəqliyyat nazirlərinin görüşü zamanı layihənin icrasına dair protokol imzalandı və bu çərçivədə ilkin hazırlıq işlərinin görülməsi planlaşdırıldı. Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev 2004-cü il iyunun 14-də Gürcüstana rəsmi səfəri zamanı Gürcüstan Prezidenti Mixeil Saakaşvili ilə birgə keçirdiyi mətbuat konfransında Gürcüstandan Türkiyəyə dəmir yolu xəttinin inşasına dəstəyini ifadə etdi və Azərbaycanın da bu layihədə iştirak etməyə hazır olduğunu vurğuladı. Bu bəyanatdan sonra layihənin həyata keçirilməsi ilə bağlı müzakirələr daha intensiv xarakter aldı və bu istiqamətdə bir sıra görüşlər keçirildi. 28 dekabr 2004-cü ildə isə layihə üzrə Birgə İşçi Qrupu yaradıldı.

2005-ci il fevralın 16-da Cenevrədə keçirilən BMT Avropa İqtisadi Komissiyasının Daxili Nəqliyyat üzrə Komitəsinin 67-ci iclasında Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin Trans-Avropa və Trans-Asiya dəmir yolu magistrallarını birləşdirən bağlantı kimi tanınması təklif edildi. Bu layihə Avropa İqtisadi Komissiyası tərəfindən hazırlanmış Trans-Avropa avtomobil yolları və Trans-Avropa dəmir yolları layihələrinə dair Baş Planın Yekun Hesabatına (2005-ci il-red.H.H) birinci dərəcəli prioritet layihə kimi daxil edildi. 25 may 2005-ci ildə Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac boru xəminin Azərbaycan hissəsinin açılışında mühüm bir sənəd imzalandı. Prezident İlham Əliyev, Gürcüstan Prezidenti Mixeil Saakaşvili və Türkiyə Prezidenti Əhməd Necdet Sezer Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə arasında Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsi haqqında bəyannamə imzaladılar. Bəyannamə, üç dövlət başçısının bu layihəyə nə qədər dəyər verdiklərinə dair baxışlarını əks etdirirdi [5].

Əsas hissə. 27 iyul 2006-cı ildə Astanada Türkiyə, Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan və Çin Xalq Respublikasının nəqliyyat nazirlərinin iştirakı ilə keçirilən görüşdə layihənin həyata keçirilməsi ilə bağlı üçtərəfli və beşərəfli protokol imzalandı. Qazaxıstan layihənin reallaşacağı təqdirdə BTQ dəmir yoluna ildə 20 milyon tondan az olmayaraq yük cəlb edəcəyinə zəmanət verdi. Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə arasında 2007-ci ildə Tbilisi və Bakıda olmaqla daha 2 görüş keçirildi. Alınan qərarlara əsasən, “Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu bağlantısı haqqında” və “Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu xətti layihəsinin həyata keçirilməsi çərçivəsində Gürcüstanın Marabda məntəqəsindən Türkiyə sərhədinə qədər (Gürcüstan, Kartsaxi məntəqəsi) dəmir yolu sahəsinin layihələndirilməsi, maliyyələşdirilməsi, reabilitasiya, rekonstruksiyası, inşası və istismarının prinsip və şərtləri haqqında” hökumətlərarası saziş layihələrinin, həmçinin “Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsinin Marabda – Türkiyə Respublikası sərhədinə qədər dəmir yolu sahəsinin maliyyələşdirilməsi şərtləri haqqında kredit müqaviləsi” layihəsinin mətnləri müzakirə edilərək razılaşdırıldı [8].

Layihə ilə bağlı danışıqlar intensivləşdi. 7 fevral 2007-ci ildə Prezident İlham Əliyevin Gürcüstana səfəri zamanı BTQ dəmir yolu tikintisi layihəsinin başlanması barədə saziş imzalandı. Gürcüstan Parlamentinin binasında üçtərəfli görüş keçirildi və Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə üçtərəfli regional əməkdaşlıq sammiti imzalandı. 21 noyabr 2007-ci ildə Gürcüstanın Tetri-Skaro rayonunda BTQ dəmir yolu bağlantısının Gürcüstan segmenti, 24 iyul 2008-ci ildə isə Türkiyənin Qars şəhərində Türkiyə segmentinin tikintisinə start verildi. Uzunluğu 846 km olan BTQ dəmir yolunun Türkiyə hissəsi 79 km, Gürcüstan hissəsi 263 km təşkil edirdi. Xəttin 504 km-i isə Azərbaycan ərazisindən keçirdi [4].

Ümumi dəyəri 1 trilyon dollar olan bu xəttin açılışı 30 oktyabr 2017-ci ildə təntənəli şəkildə Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanında baş tutdu. Açılış mərasimində Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev, birinci xanım Mehriban Əliyeva, Türkiyə Respublikasının Prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdoğan və onun həyat yoldaşı Əminə Ərdoğan, Gürcüstanın Baş naziri Giorgi Kvirikaşvili, Qazaxıstanın Baş naziri Bakırtan Saqintayev, Özbəkistanın Baş naziri Abdulla Aripov, eləcə də Türkmənistan və Tacikistan respublikalarından nümayəndə heyətləri iştirak etdilər [3, s.105].

BTQ dəmir yolu layihəsinin əsas məqsədi Türkiyə, Azərbaycan və Gürcüstan arasında nəqliyyat dəhlizi yaratmaq və Asiya bazarına yönəlmək, Asiya ilə Avropa arasında ən qısa və təhlükəsiz dəmir yolu dəhlizi yaratmaqla bu xətt üzərində yerləşən ölkələrin ticarət payını artırmaq və Mərkəzi Asiya ilə həyata keçirilən tranzit daşımalarını canlandıraraq Asiyanı Aralıq dənizi ilə birləşdirmək idi. Bundan başqa, BTQ dəmir yolunun global və regional miqyasda iqtisadi, siyasi və mədəni töhfələr verməsi də gözlənilirdi. Bu xətt vasitəsilə Türkiyə, Gürcüstan və Azərbaycan arasındakı siyasi, iqtisadi və mədəni əlaqələrin daha da güclənməsi ehtimal olunurdu. BTQ dəmir yolu, Qazaxıstan üzərindən Çinə qədər uzanan qərb-şərq istiqamətli İpək Yolu boyunca digər ölkələr üçün də faydalı hesab olunurdu.

Məsələn, Çinin ən böyük limanlarından biri olan Lianyungang limanından çıxan yüklər dəmir yolu vasitəsilə Avropaya 15 gün ərzində çatdırılacaqdı. Eyni yüklərin dəniz yolu ilə daşınma müddəti 40-45 gün təşkil edir ki, dəmir yolu bu məsafəni üç dəfə qısaldırdı [1].

Xəttin keçdiyi üç ölkənin cəmi əhalisi 2017-ci ildə 95 milyon 732 min 941 nəfər idi. Dəmir İpək Yolundakı ölkələrin cəmi əhalisi isə 2 milyard 90 milyon 827 min 594 nəfər idi və bu, dünya əhalisinin 28,2%-ni təşkil edirdi. Təxmini hesablamalara görə, bir il ərzində 1 milyon sərnəşin və 6,5 milyon ton yükün daşınması, 2034-cü ildə isə 3 milyon sərnəşin və 18 milyon 500 min ton yükün daşınması nəzərdə tutulmuşdu. SSRİ dövründə Gümrü-Qars xətti ilə 2 milyon ton yükü Orta Şərqi daşıyan Rusiya və Mərkəzi Asiyada mövqe tutmağı hədəfləyən Çin, BTQ dəmir yolu xəttinə biganə qalmamalı idi və xəttin 30 milyon tonluq yük dövriyyəsinə çatacağı düşünülməli idi [6, s.34].

BTQ layihəsinin eyni zamanda Qazaxıstanın təqdim etdiyi Yeni İpək Yolu layihəsi ilə də dəstəklənirdi. 2012-ci ildə təklif edilən Yeni İpək Yolu layihəsində, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, Azərbaycanın Ələt limanı ilə Qazaxıstanın Aktau limanı arasında gəmi və Qazaxıstandan keçməklə Çinə qədər dəmir yolunun inşası nəzərdə tutulurdu. Bunun üçün 988 km uzunluğunda şərq-qərb istiqamətində kəsintisiz nəqliyyat təmin edən Zhezkazgan-Beyneu xəttinin inşası gündəmə gəldi, hansı ki, bu xətt vasitəsilə Çindən Xəzər dənizinə qədər olan məsafə təxminən 1000 kilometr qısaldı. BTQ dəmir yolu xətti boyunca yerləşən ölkələrlə 2007-ci ildə imzalanan razılaşmaya Qazaxıstan da daxil oldu və dəmir yolunun fəaliyyətə başlaması ilə Aktau limanından Bakıya 10 milyon ton yük təmin etməyi öhdəlik götürdü [7].

2017-ci ildə Qazaxıstan Aktau limanını özəlləşdirmə qərarı aldığı üçün Asiya ilə əlaqə təmin edən və Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu üçün strateji və iqtisadi əhəmiyyət kəsb edən bu limanın bölgə dinamikasına necə təsir göstərəcəyi maraq doğurur. Aktau limanından başqa Xəzər dənizində digər alternativ isə Türkmənəli limanıdır. Çin və yaxın ölkələrlə aparılan ticarətdə bu limanın mühüm funksiyası vardır. Çindəki Dostluq limanından Türkmənistan üzərindən Bakıya məsafə 6861 km-dir. Bu xətt, İstanbul-Tehran-Saraks-Daşkənd-Almatı və Dostluq limanından 700 km daha qısadır. İran ərazisindən keçən dəmir yolu xətti ilə bağlı təhlükəsizlik məsələləri və Van Gölü üzərindən gəmilərlə keçid kimi logistika problemləri mövcud deyil. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Türkiyənin İran üzərindən Asiya ölkələri ilə təmin etdiyi əlaqəyə alternativ təşkil edir. İstanbul, Qars, Tbilisi, Bakı, Türkmənbaşı, Aşqabad və Daşkəndə uzanan xəttin Türkiyə-İran-Asiya xəttindən 375 km daha qısa olması da BTQ-nin sərnəşin və logistika xərclərini azaltmasına imkan verir. Bundan başqa Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu üzərindən Türkiyə-Azərbaycan-Türkmənistan dəmir və dəniz yolu vasitəsilə Mərkəzi Asiyanın türkdilli dövlətlərinin Aralıq dənizinə çıxışı təmin olunur.

BTQ-nin məqsəd, hədəfləri və region ölkələrinə təmin edəcəyi töhfələr əhəmiyyətli olsa da, dəmir yolu xəttinin keçdiyi ölkələr layihəni reallaşdırana qədər bəzi problemlərlə də qarşılaşdılar. Xüsusilə, Türkiyədə ƏİP iqtidarı qurulduqdan sonra sürətli qatar tətbiqinə və dəmir yolu nəqliyyatına yenidən önəm verildi. Lakin texnologiya və infrastruktur nəzərə alındığında, arzu olunan mərhələyə çatmaq hələ də mümkün olmayıb. Bu gün Türkiyədə dəmir yollarının uzunluğu 12 min 8 km-dir. Dünya ölkələri arasında dəmir yolu xətti uzunluğuna görə 20-ci yerdədir. Oxşar problemlər Gürcüstan və Azərbaycan dəmir yollarında da mövcuddur. Gürcüstanda dəmir yollarının uzunluğu 1363 km, Azərbaycanda isə 2068 km-dir. Gürcüstan dəmir yollarında texnologiyanın zəif olması, onların müasirləşdirilməsi, infrastrukturun tamamlanması və logistika mərkəzlərinin qurulmasına zərurət yarandı. Həmçinin, SSRİ-dən qalma dəmir yollarında rels aralığı Türkiyə ilə eyni olmadığı üçün relsləri uyğunlaşdıracaq stansiyalar inşa edildi. Ahıləkək bu stansiyalardan biridir. İkinci problem maliyyə ilə bağlı idi. İlk gündən Ermənistan lobbisinin global maliyyə qurumları üzərində təzyiq göstərməsi nəticəsində layihəyə uyğun kredit tapılmadı. Tərəflər dəmir

yolunu öz texnoloji, kapital və digər imkanları ilə inşa etməyə qərar verdilər. Bu vəziyyət zaman və kapital itkisinə səbəb oldu. Bundan başqa Ahılkelək və Tbilisi arasındakı 33 kilometrlik xəttin yenilənməsi üçün Azərbaycan Gürcüstana maliyyə dəstəyini göstərdi. Azərbaycan Türkiyə sərhədindən Ahılkeləyə qədər olan təxminən 29 km yeni xəttin və mövcud 160 km dəmir yolunun təmirini həyata keçirmək məqsədilə Gürcüstana 200 milyon dollar kredit verdi [2].

Üçüncü problem isə dəmir yolunun marşrutu və təhlükəsizlik məsələsi idi. Bildiyimiz kimi, Cənubi Qafqazda əhalinin bölgüsü və mürəkkəb quruluşunun formalaşmasında çar Rusiyasının və SSRİ-in tətbiq etdiyi siyasətin təsirləri vardır. Məsələn, Ermənistan Türkiyə ilə Azərbaycan arasında dövlət olaraq qurulması rusların sistemli siyasətinin təzahürüdür. Belə ki, Rusiya tərəfindən həyata keçirilən bu siyasət nəticəsində Türkiyənin 90-cı illərdə müstəqillik qazanan türk dövlətləri ilə fasiləsiz əlaqə qurması mümkün olmamışdır. Erməni əhalisinin bir hissəsi isə Gürcüstanın cənubuna yerləşdirilmişdir. Bu da öz növbəsində, keçmişdə türk yaşayış məntəqəsi olan Ahılkeləkin əhalisinin erməniləşdirilməsi ilə nəticələnmiş və hazırda əhalisinin 94,3%-i ermənilərdən ibarətdir [9, s.218].

Ruslar buradakı türk əhalisini isə məcburi köçə məruz qoymuşdur. Ahılkelədəki erməni əhalinin gələcəkdə dəmir yolu xətti üçün problem yaradıb-yaratmayacağı, Gürcüstanda baş verə biləcək hər hansı daxili problemlərdən sonra bu ərazinin təhlükəsizliyinin necə təmin ediləcəyi və Ermənistan sərhədinə yaxın bu yaşayış məntəqəsindən keçən xəttin təhlükəsizliyinin necə qorunacağı məsələsi suallar yaradır. Eyni zamanda, Gürcüstanda mövcud Abxaziya və Cənubi Osetiya problemləri ölkə təhlükəsizliyini təhdid edir. Bu vəziyyət əhəmiyyətli nəqliyyat xətlərinə qarşı ermənilərin də fəaliyyətlərini təşviq edə bilər. Bu baxımdan dəmiryolu xəttinin təhlükəsizliyi ilə bağlı Türkiyənin izləyəcəyi yol xəritəsi xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Nəticə. Gürcüstan ilə Türkiyənin münasibətləri yaxşı səviyyədədir və Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti sayəsində bu münasibətlər daha da gücləndir. Rusiyadan asılılığının azalması və Ermənistanın İran xaricində yeganə çıxış qapısı olması kimi səbəblərlə Gürcüstanın regiondakı təsiri də artdı. Bu gün Türkiyənin Gürcüstanla münasibətləri yaxşı olsa da, gələcəkdə fərqli ola bilər. Bu baxımdan Türkiyənin alternativ nəqliyyat şəbəkəsi yaratması olduqca vacibdir.

İkinci Qarabağ müharibəsindən sonra "Zəngəzur dəhlizi" məsələsi Cənubi Qafqazda geopolitik müzakirələrin əsas mövzusa çevrildi. Bu dəhlizin reallaşması Türkiyə üçün alternativ nəqliyyat şəbəkəsi baxımından önəmli rol oynaya bilər. Qeyd edək ki, "Zəngəzur dəhlizi" Azərbaycanın qərb bölgələri ilə Naxçıvan Muxtar Respublikasını birləşdirəcək strateji yol və nəqliyyat bağlantısı olaraq nəzərdə tutulur. Dəhliz, eyni zamanda region və global siyasətdə yeni birliklərin, xüsusilə Türk Birliyinin formalaşmasına yenidən istiqamət verməsi baxımından müstəsna əhəmiyyət kəsb edəcək.

Ədəbiyyat

1. Beşirov E. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu biznesin inkişafı üçün yeni imkanlar açır. Xalq qəzeti, 16 noyabr 2017.
<http://www.xalqqazeti.com/az/news/%20economy/9310>
2. Demir İpek Yolu Hızla İlerliyor.
<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/6400/demir-ipek-yolu-hizla-ilerliyor>
3. Gülpınar Akbulut Özpəy. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ve Türkiye açısından jeopolitik önemi. Ocak/January 2018 • Sayı/Issue: 37 • ss/pp: 103-111
<https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/414079>
4. İsmayılov Emil. BTQ dəmiryol xətti inkişaf tempini artırır. 2020. <https://apa.az/infrastruktur/BTQ-dmiryol-xtti-inkisaf-tempini-artirir-coloredICMALcolor-597120>

5. Hacızadə Elşən. Regional nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsinin rolu. <https://hajizada.com/az/article-view/7/1077/>
6. Kurtoğlu Abdullah Berk, Volkan Tatar. Avropa Birliyi ulaşıma siyasəti çərçivəsində şərq-batı koridoru: Bakı-Tiflis-Kars demiryolu və olası işləvləri/İstanbul Arel Universiteti Lisansüstü Təhsil İnstitutu Disiplinlərarası Yenilik Araşdırmaları Dergisi, Disiplinlərarası Yen Araş Der, 3(1), 2023, s.31-40
7. Kars-Tiflis'e ilk kazma 2007'de. <https://www.yenisafak.com/gundem/kars-tiflise-ilk-kazma-2007de-1994>
8. Məmmədova Nailə. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu global tarixi hadisədir. <https://anl.az/down/meqale/xalqqazeti/2017/noyabr/561675.pdf>
9. Samuel Lussac. The Baku-Tbilisi-Kars Railroad And Its Geopolitical Implications for the South Caucasus/ Caucasian Review of International Affairs, Vol.2 (4) – Autumn 2008, p.212-224 https://www.academia.edu/220716/The_Baku_Tbilisi_Kars_Railroad_And_Its_Geopolitical_Implications_for_the_South_Caucasus

THE SIGNIFICANCE OF THE BAKU-TBILISI-KARS RAILWAY IN TURKEY'S SOUTH CAUCASUS POLICY

Huseynli Huseyn
Summary

The Baku-Tbilisi-Kars (BTK) railway project is a significant initiative in terms of reviving the historical Silk Road and achieving Turkey's strategic objectives in the South Caucasus. This railway line, connecting Turkey, Azerbaijan, and Georgia, aims to enhance both regional and international transport and trade relations. By creating the shortest and safest railway corridor between Asia and Europe, the project seeks to strengthen economic, political, and cultural cooperation among regional countries.

During the execution of the project, various challenges emerged, including those related to technology, infrastructure, and financing, as well as political and security issues. In particular, pressure from the Armenian lobby caused difficulties in securing financing, leading the participating countries to decide to complete the project using their own resources. Existing railway lines in Georgia and Azerbaijan were modernized, and new infrastructures were developed.

With the operation of the BTK, Turkey's influence in the South Caucasus region increased, granting it strategic advantages in the creation of new transportation corridors. Alongside the "Zangezur Corridor" project, the BTK could serve as a foundation for new economic and political integrations connecting the Turkic world. These corridors have the potential to significantly impact the geopolitical dynamics of the region.

ЗНАЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ БАКУ-ТБИЛИСИ-КАРС В ПОЛИТИКЕ ТУРЦИИ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ

Гусейнли Гусейн
Резюме

Проект железной дороги Баку-Тбилиси-Карс (БТК) является важной инициативой с точки зрения возрождения исторического Шелкового пути и реализации стратегических целей Турции в Южном Кавказе. Эта железнодорожная линия, соединяющая Турцию, Азербайджан и Грузию, направлена на развитие как региональных, так и международных транспортных и торговых связей. Проект создает самый короткий и безопасный железнодорожный коридор между Азией и Европой, с

целью укрепления экономического, политического и культурного сотрудничества между региональными странами.

В процессе реализации проекта возникли проблемы, связанные с технологиями, инфраструктурой и финансированием, а также политические и вопросы безопасности. Особенно давление армянского лобби создало трудности с финансированием, и стороны решили реализовать проект за счет собственных ресурсов. Железнодорожные линии на территории Грузии и Азербайджана были модернизированы, а новая инфраструктура была создана.

С запуском БТК влияние Турции в Южном Кавказе возросло, что дало ей стратегическое преимущество в формировании новых транспортных коридоров. Вместе с проектом "Зангезурский коридор" БТК может стать основой для новых экономических и политических интеграций, объединяющих тюркский мир. Эти коридоры обладают потенциалом оказать значительное влияние на геополитическую динамику региона.

Rəyçi: prof. M.Qasımlı

Avropa və Amerika ölkələrinin yeni və müasir tarixi kafedrasının 05 fevral 2025 tarixli iclası.

Daxil olma tarixi 07 fevral 2025-ci il