

DOI: <https://doi.org/10.59849/2957-3882.2024.1.90>
UOT 94

BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT LAYİHƏLƏRİ KONTEKSTİNDƏ ÇİN-İRAN MÜNASİBƏTLƏRİ

Ülkər ƏLİYEVƏ*

Açar sözlər: Çin-İran münasibətləri, “Bir kəmərlər - bir yol” təşəbbüsü, “İpək yolu iqtisadi kəməri”, “XXI əsrin dəniz İpək yolu”, Zəngəzur dəhlizi

XÜLASƏ

Məqalə Çinin “Bir kəmərlər – bir yol” təşəbbüsü və onunla bağlı beynəlxalq nəqliyyat layihələri, həmçinin Çinin Yaxın Şərqdə iqtisadi və siyasi fəaliyyəti kontekstində İran-Çin münasibətlərinin araşdırılmasına həsr olunmuşdur. Məlumdur ki, İran xarici siyasətdə qarşılaşdığı məhdudiyətlər, ona qarşı tətbiq olunmuş sanksiyalar və Qərblə iqtisadi-ticarət əlaqələrinin kəsilməsi nəticəsində beynəlxalq aləmdən, demək olar ki, təcrid olunmuş, neft satışından əldə edəcəyi gəlirlərdən məhrum olmaqla yanaşı, Qərbdən yeni texnologiyalar almaq imkanını da əldən vermişdir. Bu vəziyyətdən yeganə çıxış yolu əsas düşməni ABŞ-a rəqib olan Çinlə yaxınlaşmaq idi. Çin onun beynəlxalq aləmdə öz mövqeyini saxlamasına, iqtisadi çöküşdən xilas olmasına və müasir texnologiyalar əldə etməsinə imkan yarada biləcək yeganə güc idi. Eyni zamanda Çinin də İrənlə yaxınlaşmaqda öz məqsədləri var idi.

Məqalədə İran və Çinin yaxınlaşmasına səbəb olan amillər, tərəflərin maraqları, aralarındakı ziddiyyətli məsələlər araşdırılmış, İrəna görə böyük dövlətlərlə, xüsusilə ABŞ-la münasibətlərinin pozulmasını istəməyən Çinin yürütdüyü siyasət nəzərdən keçirilmişdir. Tədqiqat işində İran və Çinin iştirak etdikləri beynəlxalq nəqliyyat layihələri, həmin nəqliyyat marşrutlarının keçdiyi regionlarla bağlı maraqları və yürütdükləri siyasət, xüsusilə Çinin Yaxın Şərq ölkələri ilə bağlı məqsədləri təhlil edilmiş, Çinin siyasətinə ölkə daxilində və xaricdə fərqli yanaşmalar nəzərdən keçirilmişdir.

Məlumdur ki, Çinin 2013-cü ildə irəli sürdüyü “Bir kəmərlər-bir yol” layihəsi iki təşəbbüsü - Qərbi Asiyanın materik hissəsindən keçən “İpək yolu iqtisadi kəməri” və Asiyanın dəniz yollarını əhatə edən “XXI əsrin dəniz İpək yolu”nun çəkilməsini nəzərdə tutur. Məqalədə bu Yeni İpək yolu ilə bağlı planlar barədə Çinin rəsmi məlumatları və ekspert rəyləri müqayisəli təhlil edilmiş, “İpək yolu iqtisadi kəməri” layihəsinin reallaşması istiqamətində fəaliyyət, layihələrin maliyyələşdirilməsi məsələləri, bəzi marşrutlarla bağlı problemlərin həlli istiqamətində fəaliyyət ətraflı nəzərdən keçirilmişdir.

Tədqiqat işində, həmçinin Çinin “Bir kəmərlər - bir yol” layihəsi çərçivəsində İran körfəzi regionunda, xüsusilə İrənda sərmayə qoyuluşları, Çabahar limanı ilə bağlı mövcud olmuş ziddiyyətin səbəbi və həlli, İran və Çinin müxtəlif istiqamətli iqtisadi əlaqələri, hətta bir-birinin maraqlarına zidd nəqliyyat layihələrində iştirakı, xüsusilə Zəngəzur dəhlizinə münasibətdə İran və Çinin mövqeləri kimi məsələlərə diqqət yetirilmişdir.

* Tarix üzrə fəlsəfə doktoru, dosent, AMEA akad. Z.M.Bünyadov adına Şərqsünəşliq İnstitutu.
E-mail: aliyevaulker8282@gmail.com

Giriş

Çin və İranın beynəlxalq nəqliyyat marşrutlarının keçdiyi regionlarla bağlı siyasətini, İranın nüvə problemi ilə bağlı situasiyanı, Əfqanıstandakı siyasi prosesləri, həmçinin ABŞ, Rusiya və Çinin bu regionlarda rəqabətini təhlil etmədən beynəlxalq nəqliyyat layihələri ətrafında baş verən siyasi prosesləri anlamaq mümkün deyil. Çin və İranın Birləşmiş Ştatlarla gərgin münasibəti, son zamanlar Rusiyanın Qərblə problemləri Çin üçün əhəmiyyətli beynəlxalq nəqliyyat marşrutlarının keçdiyi regionlarda geosiyasi vəziyyəti dəyişkən və qeyri-müəyyən etmişdir.

Bununla bağlı olaraq, məqalədə Çin-İran münasibətlərində yeni meyllərin yaranması və səbəbləri, iki dövlətin maraqlarında uyğunluq və ziddiyyətlər təhlil edilmiş, geosiyasi vəziyyətlə bağlı mümkün variantlara dair gələn nəticələr verilmişdir.

2013-cü ildən başlayaraq, Çinin xarici siyasətində “Bir kəmə – bir yol” təşəbbüsü xüsusi yer tutduğundan, onun Yeni İpək yolunun (quru və dəniz yolları) keçdiyi regionlardakı əlaqələri və fəaliyyətində bu təşəbbüs çərçivəsində məqsədləri ön planda durur. Bu səbəbdən Çinin müvafiq regionlarda siyasətini, o cümlədən İranla münasibətlərini əsasən bu təşəbbüs kontekstində nəzərdən keçirmək məqsədə uyğundur.

Qeyd edək ki, bu layihə “iki təşəbbüs” - Qərbi Asiyanın materik hissəsindən keçən “İpək yolu iqtisadi kəməri” və Asiyanın dəniz yollarını əhatə edən “XXI əsrin dəniz İpək yolu”nun çəkilməsini nəzərdə tutur. “Jenmin Jibao” qəzetinin redaksiya məqaləsində qeyd olunduğu kimi, Böyük İpək yolu iqtisadi kəməri və XXI əsrin dəniz İpək yolu – yeni əsrdə Çin diplomatiyasının başlıca xüsusiyyətlərindədir (Абылгазиев И. И., Васецова Е. С. 2020, №1, s.292).

Çin “Bir kəmə – bir yol” təşəbbüsü vasitəsilə əslində ABŞ tərəfindən mümkün dəniz blokadası vəziyyətində özünün Avropa və Afrika ilə ticarət təhlükəsizliyini təmin etməyə çalışır. O, ümid edir ki, Asiya qitəsində öz iqtisadi təsirini gücləndirməklə ABŞ-ın Asiyada müttəfiqlikləri və təsir dairələri vasitəsilə qurmağa çalışdığı gücünü neytrallaşdırmağa bilər. Bu layihə həm də Pekinin beynəlxalq mühiti öz maraqlarına uyğun formalaşdırmasını asanlaşdıracaq (Aydın F., s.2-3).

“Bir kəmə – bir yol” təşəbbüsünü dəstəkləyən və ya müxtəlif vasitələrlə bu təşəbbüsə qoşulmuş ölkələrin sayı 148-ə çatmışdır. Təşəbbüsün hədəflənmiş gücünə çatması üçün təxmini xərclərin 4-8 trilyon dollar arasında olacağı gözlənilir. Çin bu çərçivədə bu günə qədər müxtəlif layihələrə 200 milyard dollar vəsait sərf etmişdir. 2027-ci ilə qədər planlaşdırılan investisiyaların ümumilikdə 1,2 trilyon dollara çatacağı təxmin edilir (Tarihi İpək Yolunun Yenidən Canlandırılmasında Orta Koridor. Mevcut durum - Potansiyel - Güncel Meseleler (Rapor), 2022, s.57). Qeyd olunan investisiyaların sərf olunduğu istiqamətlər içərisində Yaxın Şərq ölkələri, o cümlədən İran yer alır.

Son zamanlar Çinin Yaxın Şərqdə xüsusi fəallığı müşahidə olunur. Çinin bu regionda investisiya siyasəti ilə bağlı rəsmi məlumat 2016-cı ildə Yaxın Şərq üzrə Ağ kitabda öz əksini tapmışdır və investisiya siyasətinin mülki nüvə energetikası, ənənəvi və yeni sənaye sahələrində əməkdaşlığa, həmçinin kosmik peyk sahələrinə yönəldilməsi nəzərdə tutulur. Ağ kitabda Yaxın Şərqin kosmik rabitə və ənənəvi mobil telekommunikasiya infrastrukturunu hədəf alınmışdır. Bu proqram sənədində aqrar-sənaye və su təsərrüfatı sahələri ikinci dərəcəli sahələr olaraq müəyyən edilmişdir. Əsas diqqət liman və ticarət logistikası infrastruktur sahələrinə Çin investisiyalarının qoyuluşuna yönəlmişdir. Burada məqsəd Çinin ucuz məhsul istehsalı mərkəzlərini xaricə köçürmək və Çinə təkrar idxal etmək, yeni nəsil texnologiyalar və sənaye sahələrinə investisiya qoymaq üçün Hind okeanına istiqamətlənən regional istehsal sahələr şəbəkəsinin qurulmasıdır (Kenderdine T., 2018).

Yaxın Şərq regionu Çinin enerji mənbələrinə yönəlmiş xarici siyasətində həyati əhəmiyyət kəsb edir, çünki bu bölgələrdən başqa, digər regionlardan Çinə neft idxalı nisbətən baha başa gəlir və məhduddur. Çinin neft satın almaq üçün çox sayda alternativ mənbələr əldə etmək səylərinə baxmayaraq, onun əsas neft mənbəyi Yaxın Şərkdir. Orta Asiya nefti isə uzun müddət onu neftlə təmin edə biləcək olsa da, Çin bölgədəki qeyri-sabitlik və neft kəmərlərinə terror hücumundan ehtiyat edir. Rusiya neftinin Çinin planlarında müəyyən yer tutmasına baxmayaraq, tarixi baxımdan bu iki ölkə bir-birinə etibar etmir.

Beləliklə, Yaxın Şərq ölkələri mütləq olaraq, normal əlaqələr qurulması mümkün olan regiondur (Лян Чуаньсюнь., 2009, s.31). Lakin burada da problem Çinin ticarət tərəfdaşlarının çoxunun eyni zamanda Amerika müttəfiqi olmasıdır. Bu səbəbdən Çin üçün regionda İranın dəyəri artır.

İranın Yaxın Şərq regionunun lideri adlana bilməsi üçün əsaslar mövcuddur. Birincisi, İran Xəzər dənizinə və Hind okeanına çıxışı olduğu, Hörmüz boğazı və İran körfəzinin xeyli hissəsinə, bir sözlə, ticarət-iqtisadi əhəmiyyətli yollara nəzarət etdiyi üçün mühüm geosiyasi və geostrateji mövqeyə malikdir. İkinci, İran ən böyük neft hasilatçılarındanır. Dünya neft ehtiyatının 9%-i (dünyada dördüncü yerdə durur) və qaz ehtiyatının 16%-i bu ölkənin payına düşür. Üçüncüsü, İran müstəqil xarici siyasət yürüdən az sayda ölkələrdən biridir. Etiraf etmək lazımdır ki, hər dövlət ABŞ-ı hədələmək iqtidarında deyil (Лексина Е.А., 2015, s.57).

Çin-İran əməkdaşlığı: ümumi maraqlar və ziddiyyətlər

Çin hazırda İranın iqtisadiyyatının güclənməsinə və beynəlxalq arenada maraqlarının qorunmasına imkan yarada biləcək ən mühüm strateji əməkdaşdır. Qərblə gərgin münasibətlər və iqtisadi, ticarət imkanlarının məhdudluğu şəraitində İran bir çox regionlarda öz maraqlarını Çinin maraqları ilə uyğunlaşdırmağa məcburdur.

İki ölkənin üst-üstə düşən maraqları üstünlük təşkil edir. Çin və İran liderləri dünya siyasətində birtərəfliliyə qarşı çıxır və BMT-ni beynəlxalq arenada aparıcı rol oynamağa çağırırlar. Hər iki dövlət ətraf regionlarda Amerikanın hərbi qüvvələrinin mövcudluğundan və siyasi təsirindən narahatdır.

Qeyd edək ki, şah dövründə Çinlə münasibətlər İran üçün böyük əhəmiyyət daşıyırdı. İslam Respublikası dövründə İran öz nüvə proqramını bərpa etməyə başladıqdan sonra İran amili Çin və Amerika münasibətlərində mühüm amilə çevrildi. ABŞ ilə ziddiyyətlər və ABŞ-ın təzyiqi ilə İranın atom energetikası sahəsində keçmiş əməkdaşlarının ondan uzaqlaşması bu sahədə Çin və İran arasında əməkdaşlığın yaranmasına gətirib çıxardı. ABŞ sanksiyalarına məruz qalan İranın iqtisadi cəhətdən təklənmə şəraitində çıxış yolu Çin yardımı olduğu üçün, istər-istəməz iki dövlət arasında yaxınlaşma gücləndi.

İranın xarici siyasət idarəsinin rəhbərləri arasında hər zaman mövcud olmuş fikrə görə, Qərbə qarşı balans yaratmaq üçün Şərqlə əməkdaşlığa səy göstərməlidir. Başqa sözlə, Qərbə qarşı tarazlıq kimi Şərqlə əməkdaşlıq İranın xarici siyasət düşüncəsində ciddi yer tutmuşdur. Ona görə də “Şərqlə baxmaq” strategiyası tarixi köklərə malikdir (علی آدمی (Ali Ademi) 1389 (2007), s.110). Xüsusilə, İranda M.Əhmədinecat hökumətinin fəaliyyətə başlamasından sonra regionun üç əsas oyunçusu – Çin, Rusiya və Hindistanla münasibətlərin möhkəmlənməsinə əhəmiyyət verilməyə başladı.

Beləliklə, İranın Çinə meyl etməsinin əsas səbəbi Qərbin fəaliyyətindən məyusluq idi. Belə ki, Çinlə yaxınlaşmazdan öncə Avropa ilə əlaqələrin genişlənməsi İranın xarici siyasətinin ağırlıq mərkəzini təşkil edirdi. Lakin Atlantik okeanının iki tərəfi arasında qırılmaz bir bağ var və Avropa Vaşinqtonun istəklərinə zidd davranmaq üçün lazımi imkanlara malik deyil. Ona görə də xarici siyasət enerjisinin böyük bir hissəsini Avropa ilə güclü qarşılıqlı əlaqələr qurmağa və həssas məsələlərdə onunla məsləhətləşməyə sərf edən və nüvə böhranının həllində avropalıların köməyinə əhəmiyyət verən İran hakimiyyəti onların etibarsızlığına görə “məyus” oldu. Bu səbəbdən Avropa ilə inteqrasiyadan ümidini kəsən İran hökuməti alternativ variantlar tapmağa çalışdı (علی آدمی (Ali Ademi) 1389 (2007), s.107). Əslində, ABŞ özü İranı Çin təsirinə salmış oldu.

Çinin də İranla münasibətlərdə güddüyü müəyyən məqsədlər var. Neft ticarəti Çin və İranın maraqlarının uyğunlaşdığı sahələrdəndir. Tərəflərdən biri etibarlı neft idxalçısı, digəri daimi və sabit bazardır. Belə ki, 1990-cı illərin əvvəllərində Çin fəal şəkildə yeni uzunmüddətli enerji mənbələri axtarışına, Yaxın Şərq və Cənubi Afrikanın nəhəng qaz və neft hasilatçıları ilə əlaqələrini inkişaf etdirməyə başladı. Səudiyyə Ərəbistanından sonra neft və qaz yataqları ilə zəngin ikinci ölkə olan İran Çinin əsas enerji təchizatçılarından birinə çevrildi. Pekinin enerji daşıyıcılarına böyük tələbatı onun İranla geniş ticarət əlaqələrinin formalaşmasına gətirib çıxardı.

Çin hazırda dünyanın ən böyük neft idxalçısına çevrilmişdir. Əgər 2014-cü ildə onun illik neft tələbatı 6 milyon barrel təşkil edirdisə, 2035-ci il üçün bu rəqəmin 13 milyona çatacağı gözlənilir (Амин-Абади С.М., 2016).

Çinin İran siyasəti, onun İranla yaxınlaşması, təkcə iqtisadi deyil, digər sferalarda da onunla əməkdaşlığı Qərb dövlətlərinin tənqid hədəfinə çevrildi. Qərb mətbuatında Çinin siyasətini tənqid edən fikirlər səslənməyə başladı.

Robert Kaplan “The Atlantic” jurnalında dərc etdirdiyi Çinin İran siyasəti ilə bağlı məqaləsində qeyd edirdi ki, “Çin dünyanın ən problemlı rejimlərinin bəziləri ilə münasibətləri saxlamaqla, beynəlxalq siyasi sistemin məsuliyyətli üzvlərindən biri olmaqdan imtina edir” (Kaplan R., 2005).

İ.Berman Çinin fəaliyyətini tənqid edərək yazırdı ki, “Çin İranla nüvə ticarətində iştirak edən şirkətlərin fəaliyyətinə göz yumur, BMT və digər çoxtərəfli institutların göstərdiyi beynəlxalq təzyiqləri zəiflətmək üçün diplomatik fəaliyyət göstərir” (Berman I., 2012).

ABŞ-da Çinin xarici siyasətinin tənqidi ilə yanaşı, İran-Çin ittifaqı təhlükəsi barədə fikirlər səslənir. Lakin ekspertlər İran və Çin arasında yaxınlaşmanı yeni güc mərkəzi kimi nəzərdən keçirməyin yanlış olduğunu vurğulayırlar. Çünki Pekin Yaxın Şərq istiqamətində kifayət qədər ehtiyatla fəaliyyət göstərərək geosiyasi, dini, iqtisadi ziddiyyətlərə və silahlı konfliktlərə cəlb olunmaqdan yayınır. Pekin region dövlətləri ilə əsas etibarilə iqtisadi ekspansiyaya əsaslanan əməkdaşlıq münasibətlərinin inkişaf etdirilməsinə üstünlük verir. Buna misal olaraq, Çinin İran və Səudiyyə Ərəbistanı arasındakı gərgin münasibətlərdən kənar qalmasını göstərmək olar (Абылгазиев И. И., Васецова Е. С., 2020, s.98). Belə ki, 2016-cı il yanvarın 2-də Səudiyyə Ərəbistanında şiə din xadimi Nimr əl-Nimr də daxil olmaqla 47 nəfəri “terrorçuluq” ittihamı ilə edam edilmişdi. Edamlara reaksiya verən İran rəsmilərinin ardıcıl açıqlamalarından sonra İranda nümayişçilər tərəfindən Səudiyyə Ərəbistanının Tehrandakı səfirliyi və Məşhəd şəhərindəki konsulluq binaları yandırılmışdı. Hələ 2015-ci ilin martında Yəməndə başlayan böhrana görə iki ölkə arasında onsuz da gərgin olan diplomatik əlaqələr tamamilə kəsilmişdi. Lakin Çin iki əsas ticarət tərəfdaşı arasında ziddiyyətlərə qarışmamaqla kifayətlənmədi, hətta onları “barışdırmağa” nail oldu. 2023-cü il, mart ayının 10-da Pekində İranın Ali Milli Təhlükəsizlik Şurasının katibi Əli Şamxani və Səudiyyə Ərəbistanının milli təhlükəsizlik müşaviri Musad bin Məhəmməd əl-Ayban saziş imzalayaraq iki ay ərzində diplomatik nümayəndəliklərini bərpa edəcəklərini bildirdilər (Çin İran ilə Suudi Arabistan’ı barışdırdı, 2023).

Çin Suriya, İraq və Yəmən konfliktlərindən də kənar qalmağa üstünlük verir. 2018-ci ildə təminatçı ölkələr olan Rusiya, Türkiyə və İranın iştirak etdiyi Astana danışıqlarının formatına Tehranın təşəbbüsü ilə Çini də daxil etmək təklif olunsada, Pekin bu addımı atmadı (Абылгазиев И. И., Васецова Е. С., 2020, s.98).

Lakin Çin rəhbərliyi hesab edir ki, enerji mənbələri məsələsində ÇXR ABŞ-a güzəştə getməməlidir. Hətta ABŞ Çin-İran əməkdaşlığını pozmaq üçün öz təzyiq vasitələrinə əl atsa belə, güman ki, Pekin İran neftindən və uzunmüddətli planlarından imtina etməyəcəkdir (Лексина Е.А., 2015, s.61).

Buna baxmayaraq, Qərb və xüsusilə Birləşmiş Ştatlarla münasibətlərin pozulması da Çinin iqtisadi maraqlarına ziddir. Çünki, Çinin əsas məqsədi özünə siyasi müttəfiq tapmaq deyil, istənilən şəraitdə iqtisadi inkişafını təmin etməkdir. Bu səbəbdən əslində xarici siyasətdə Çinin müttəfiqi yoxdur, onun sadəcə ticarət və iqtisadi tərəfdaşları var. Sinqapurlu tədqiqatçı Cao Honqun yazdığı kimi, ziddiyyətlərlə qarşılaşan Pekin İran siyasətində dilemma qarşısında qalır. Çin liderləri İranla əməkdaşlıq istəklərini digər mühüm maraqlarla, o cümlədən Vaşinqtonu Çinin rəqib deyil, məsuliyyətli maraqlı tərəf və əməkdaş olduğuna inandırmaq səyləri ilə tarazlaşdırmağa çalışırlar (Zhao Hong, 2014, s.410). Əsas ticarət əməkdaşlarından olan Amerika ilə münasibətlərinin pozulmasını istəməyən Çin eyni zamanda mühüm neft və qaz təchizatçısı, həm də Çin malları üçün mühüm satış bazarı olan İrani də itirmək istəmədiyindən narazılıq və tənqidlərə baxmayaraq, 2021-ci ildə İranla hərtərəfli əməkdaşlığa dair 25 illik müqavilə imzaladı.

Çin və İranın maraqları bir çox məsələlər və regionlardakı siyasətdə üst-üstə düşsə də, münasibətlərində ziddiyyətli məqamlar da mövcuddur.

Tehranın Mərkəzi Asiyada iqtisadi və siyasi təsirinin həddindən artıq güclənməsi Pekinin maraqlarına ziddir. Rəsmi çıxışlardan fərqli olaraq, Çin rəhbərliyi həm İran ərazisindən dini radikalizmin yayılmasının qarşısının alınması, həm də İranın iqtisadi gücü və regional təsirinin artaraq Çinin maraqlarına təhlükə yaratmaması üçün müəyyən mənada İran-Amerika ziddiyyətlərinin davam etməsində maraqlıdır. Belə ki, İranın zəifliyi Pekinə heç bir maneə olmadan Mərkəzi Asiyada mövqelərini möhkəmləndirmək imkanı vermişdir. İran Mərkəzi Asiyaya daim öz nüfuz dairəsi olaraq yanaşmışdır. Rəsmi çıxışlarda bu məsələyə toxunulmasa da, İran cəmiyyətində, müxalif qüvvələrin çıxışlarında İranın bu maraqları əks olunur. Məsələn, İranlı ekspertin yazdığı kimi, “İranın Mərkəzi Asiya ilə iqtisadi əlaqə və ticarət üçün çox imkanları var və Çinsiz də böyük fayda əldə edə bilər. Çinin bu ölkələrə çoxlu kreditlər verməsi və layihələr təklifi nəticəsində regionda aparıcı iqtisadi gücə çevrilməsi, İslam Respublikasına qarşı sanksiyalar və ideoloji müzakirələr İranın ticarət planları üçün ciddi maneələr yaratmışdır” ((علي آدمي (Ali Ademi) 1389 (2007)).

Həm Çin, həm də İran Yaxın Şərqdə sabitliyin bərqərar olmasında maraqlıdırlar. Politoloqların qeyd etdiyi kimi, “Kəmərlər və Yol” layihəsinin uğuru Yaxın Şərq ölkələrinin nəzarətində olan Hörmüz boğazı, Oman körfəzi, Qırmızı dəniz, Bab əl-Məndəb boğazı və Süveyş kanalı kimi strateji, həyati əhəmiyyət daşıyan dəniz yollarının təhlükəsizliyindən asılıdır. (Сажин В., 2022). Ona görə də Çin heç bir hərbi-siyasi koalisiyaya və heç kimlə müttəfiqlik münasibətlərinə girməmək kimi ənənəvi strategiyasına sadıq qalaraq, Yaxın Şərqin bütün ölkələri, o cümlədən İsrail, İran və Səudiyyə Ərəbistanı ilə işgüzar əlaqələri inkişaf etdirir (Сажин В., 2022).

Regionun ən böyük iqtisadiyyatı və İranla aralarında ziddiyyətlər mövcud olan Səudiyyə Ərəbistanının Çinlə ticarəti hazırda onun ABŞ-la ticarətindən üç dəfə, Avropa ilə ticarətindən isə iki dəfə çoxdur. Ümumiyyətlə, son dövrdə Körfəzin ərəb dövlətlərinin beynəlxalq iqtisadi fəaliyyətinin beşdə biri Çinlə əlaqələrin payına düşür.

Amerikalı ekspert Çez Friman qeyd edir ki, “Qərbi Asiyanın bəzi ölkələri ilə əməkdaşlıq edən, digərləri ilə münaqişəyə girən ABŞ-dan fərqli olaraq, Çin hamı ilə dostluq və iqtisadi qarşılıqlı əlaqə siyasəti yürüdür. Əlbəttə, Çin atalar sözündə deyildiyi kimi, “hamının dostu heç kimin dostu deyil”. Ekspertin sözlərinə görə, Çin mühüm tərəfdaşdır, lakin heç bir halda Qərbi Asiya dövlətlərinin himayədarı və ya müttəfiqi deyil. Regiondakı digər ölkələri təhdid etmir və onları qorumaq üçün öhdəliklərdən yayınır. Çinin regionda ittifaqlara girmək və öz gücünü istifadə etmək istəməməsi o deməkdir ki, Pekinin regional təhlükəsizliyin təminatçısı kimi Vaşinqtonu əvəz etmək ambisiyaları yoxdur. Buna baxmayaraq, Çin Qərbi Asiya ölkələri ilə hərbi əməkdaşlığı da inkişaf etdirməyə başlamışdır (Фриман Ч., 2023).

Çin hələlik İran körfəzində Amerikanın “təhlükəsizlik çətiri”nə alternativ yaradacaq hərbi və logistika imkanlarına malik deyil. Lakin onlar gələcəkdə formalaşacaq. Pentaqonun bölgədə on minlərlə əsgəri var. ABŞ bir çox Körfəz dövlətində, eləcə də Əfqanıstan, İraq, İordaniya, Türkiyə və Suriyada hərbi bazalara malikdir. Zəngin ərəb dövlətlərinin liderləri və elitalarının nöqtəyi-nəzərinə, ABŞ ordusunun təmin etdiyi təhlükəsizlik səviyyəsi, onlarla münasibətlərdə qeyri-müəyyənliyin artmasına baxmayaraq, Fars körfəzində sülh və sabitliyin qorunması üçün qısa müddətdə həlledici olaraq qalacaq (Шашок Л., 2023).

Bu halda Çinin Yaxın Şərq regionunda İrana əhəmiyyət verməsinin ən başlıca səbəbi Çinin dünya siyasətində mövcud vəziyyətin dəyişə biləcəyi ehtimalını nəzərə almasıdır. Əgər Çin və ABŞ arasında münasibətlər pisləşsə və Körfəz ölkələri Pekinə və Vaşinqton arasında seçim etmək məcburiyyətində qalarlarsa, regionun digər ölkələrindən fərqli olaraq, İran Pekini seçəcək. Buna görə də Pekin ABŞ-la problemləri gözə alaraq Tehranla əməkdaşlığı davam etdirir. Bundan əlavə, Çin İranın geostrateji, siyasi, iqtisadi və hərbi imkanlarını, regiondakı dövlətlərə və proseslərə təsirini də nəzərə alır.

İran Yaxın Şərqlə regionunda güclü nüfuza və təsirə malikdir. O, 2003-cü ildə Səddam Hüseyn rejiminin devrilməsindən sonra İraq və qonşu ölkələrdə şüa təsirini yaymağa başladı, İran-İraq-Suriya əməkdaşlığı gücləndi və İran təcrid vəziyyətindən çıxdı. Hətta İordaniya kralı II Abdulla bu vəziyyətlə bağlı “şüa ayparası” ifadəsi işlətməmişdi. Sonralar bu ifadə ərəb, Qərb və İsrail mətbuatında da istifadə olunmağa başladı. Lakin Suriyada ərəb baharı prosesləri və müharibə, İŞİD terror təşkilatının əməliyyatları İranın planlarını yarımçıq qoydu (О внешнеполитической стратегии Ирана на Ближнем Востоке). Bu halda İran İslam İnqilabı Keşikçiləri Korpusunun səkkiz bölməsindən biri olan və İran ərazisindən kənarında İranın maraqlarını qoruyan Əl-Qüds (və ya Sepah-e Qüds) və müxtəlif hərbi şüa qruplaşmaları vasitəsilə regionda nüfuzunu qorumağa başladı. İsrailə qarşı mübarizədə isə İran Livan hərbişüadirilmiş şüa təşkilatı və siyasi partiyası Hizbullahdan istifadə edir.

İranın Çinlə münasibətlərinə təsir edən regional siyasətində Yəmən husilərinin adını da qeyd etmək olar. Husilər hazırda İranın dəstəklədiyi, anti-İsrail və anti-Qərb ittifaqı olan və “Müqavimət oxu” adlandırılan qrupun (Həmas, Hizbullah və Husilər) bir hissəsidir (El Dahan Maha, 2024). Qırmızı dənizdən keçən müxtəlif ölkələrə məxsus gəmilər üçün təhlükə yaradan Husilərin fəaliyyəti Çini də narahat edir.

Husilərin İranla əlaqələrinə baxmayaraq, onların münasibətlərinin nə qədər dərin olduğu bəlli deyil. Səudiyyə Ərəbistanının rəhbərlik etdiyi koalisiya İranı husiləri silahlandırmaqda və onlara təlim keçməkdə günahlandırır, lakin İran ittihamı rədd edir (El Dahan Maha, 2024). Bununla belə, “Reuters” xəbər agentliyinin yaydığı məlumatlara görə, Çin rəsmiləri iranlı həmkarlarından Qırmızı dənizdə ticarət gəmilərinə hücum edən Yəmən husilərinin qarşısını almağa kömək etmələrini xahiş etmiş, əks halda Tehranın Pekinlə ticarət əlaqələrinə xələl gələ biləcəyini vurğulamışlar (<https://parisi.euronews.com>).

Çinin İranla əlaqələrə əhəmiyyət verməsinin başqa bir səbəbi də Çinin şimal-qərb ərazilərinin təhlükəsizliyi, yəni Sintszyan Uyğur Muxtar Vilayətindəki uyğur separatizmidir. Bu, həm də iki dövlətin maraqlarında ziddiyyətli məqamdır. Pekin hesab edir ki, uyğur separatçılarını cilovlamaq üçün kənar müdaxilələrin qarşısını almaq lazımdır. Ona görə də Çin ətrafdakı müsəlman ölkələri, xüsusilə Türkiyə və İranla yaxın əlaqələr qurmağı, bu ölkələrlə əməkdaşlıq etməlidir (Fan Hongda. (2011, s.51).

Cənubi Qafqaz regionuna gəldikdə, Avropa və Asiyanın kəsişməsində yerləşməsi, xüsusilə 2013-cü ilin sonunda Si Tszinpin tərəfindən “Bir kəmə - bir yol” təşəbbüsünün elan edilməsindən sonra onu Çin üçün cəlbədiçi etmişdir. Əvvəllər Çin bu regiona böyük əhəmiyyət vermirdi. Hazırda isə Pekin Cənubi Qafqaz ölkələrinə Qərbi Avropa ilə Avrasiya materiki vasitəsilə inteqrasiya olunmuş infrastruktur əlaqələr yaratmaq üçün ehtiyac duyur. Cənubi Qafqaz dəhlizi Rusiya ərazisindən keçən qitələrarası dəhlizə paralel olub, Türkiyə, İran və Yaxın Şərqlə istiqamətində marşrut xətlərinin yaradılmasına imkan verir (Надеж Р., 2018, s.11).

Çin 2014-cü ildən başlayaraq regionda “Kəmə - bir yol” layihəsi çərçivəsində fəallığını artırdı. Çin, Qazaxıstan, Gürcüstan, Azərbaycan və Türkiyəni birləşdirən multimodal Transxəzər beynəlxalq nəqliyyat marşrutunun açılması ilə yüklərin daşınmasına başladı.

Asiya İnfrastruktur İnvestisiyalar Bankı 2016-cı ildə özünün ən böyük kreditini (600 milyon dollar) Transanadolu qaz xəttinin (TANAP) çəkilişinə qoydu. Gürcüstanda isə Çin ilk vəsaitini Batumi ətrafında nəqliyyat qovşağının çəkilişinə sərf etdi. Anakliya və Poti limanları da Çini cəlb edir (Надеж Р., 2018, s.14). Çinin bu regionda fəaliyyəti onun daha geniş ambisiyaları kontekstində, Yeni İpək yolu layihəsi vasitəsilə bütün Avrasiya qitəsində üstünlüyü ələ almaq və Amerika ilə rəqabət məqsədi baxımından nəzərdən keçirilməlidir.

Cənubi Qafqazın Çin və İranın maraqlarındakı yeri ondan ibarətdir ki, İranın şimal hissəsi Rusiyanın “Şimal-Cənub” layihəsi və Çinin “Bir kəmə - bir yol” təşəbbüsü üçün regionda strateji əhəmiyyətli ərazidir. İranın şimal sərhədlərində problemlər bu layihələrin inkişafına da mane ola bilər.

Ümumiyyətlə, İranda Çinlə əməkdaşlığın səviyyəsinə müxtəlif yanaşmalar, bu əlaqələrin İran üçün faydalı olub-olmadığına, Çinin İranın düşdüyü çətin vəziyyətdən yararlandığına dair müxtəlif fikirlər mövcud olduğu kimi, Çində də onun İranla yaxınlaşmasına münasibət birmənalı deyil. Çinli siyasətçilər və analitiklərin bir qismi hesab edir ki, Çin İranın nüvə cəhətdən inkişafına yol verməmək üçün nüvə əleyhdarları ilə eyni cəbhədə olmalıdır, çünki Çinin enerji təchizatının təhlükəsizliyi İranın neft və qaz ixracından daha çox regionda siyasi sabitliyin saxlanmasıdan asılıdır (Zhao Hong, 2014, s.410). Lakin qeyd edək ki, Çində rəsmi mediada və akademik jurnallarda İranı tənqid edən fikirlər mövcud deyil (Fan Hongda, 2011, s.56).

Çinin rəsmi siyasət xəttinin tərəfdarları hesab edirlər ki, Çinin İran siyasəti ikitərəfli qarşılıqlı maraqlar əsasında müəyyən edilməlidir və digər ölkələrin, xüsusilə super güclərin təsiri altına düşməməlidir (Fan Hongda, 2011, s.55).

Çin və İranın iştirak etdiyi beynəlxalq nəqliyyat layihələri.

Ortaq maraqlar və fərqli yanaşmalar

Oman dənizi və Fars körfəzi vasitəsilə beynəlxalq dənizlərə çıxış imkanı İranın bu regionda əsas nəqliyyat mərkəzi və birləşdirici halqaya çevrilməsi üçün əlverişli zəmin yaradır. Körfəz regionu ilə Xəzər dənizi arasında yerləşən İranın geosiyasi mövqeyi sayəsində Çin ABŞ ilə baş verə biləcək maraqlar toqquşmasında həm quru, həm də dəniz qüvvələri üçün çıxış əldə edə biləcək.

“Bir kəmərlər - bir yol” təşəbbüsü çərçivəsində marşrut seçimlərində İran Avropaya və ola bilsin ki, Afrikaya tranzit keçid olaraq cənubda strateji mövqelərdən birini tutur. Çin mallarının daşınması üçün prioritet marşrutlardan biri Qırğızıstan, Özbəkistan, İran və Türkiyədən keçir və son təyinat nöqtəsi Almaniyaadır.

İran Çin və Pakistan arasındakı iqtisadi dəhlizə də qoşulmuşdur. Bu məqsədlə İranın Çabahaq limanından istifadə olunur (Исаев М.М., 2017).

Çinin dövlət investisiya şirkəti CITIC Group 2017-ci ilin sentyabrında dəmir yollarının və avtomobil yollarının inkişafı üçün İrana 10 milyard dollar kredit ayırdı. Həmin ilin noyabrında Çin İxrac-İdxal Bankı və İran rəhbərliyi Tehran-Məşhəd dəmir yolunun elektriklişdirilməsi üçün Tehrana 1,5 milyard dollar kredit ayrılması barədə razılığa gəldilər. Tərəflərin planlarına əsasən, ümumi uzunluğu 926 km olan yenilənmiş hissə “Bir kəmərlər - bir yol” layihəsinin Mərkəzi Asiya hissəsi (Qazaxıstan, Qırğızıstan, Özbəkistan və Türkmənistan) və İrandan Türkiyəyə və daha da irəli gedən qərb dəmir yolu xətti ilə birləşdirilməli idi. Bu, İranın ümumi təşəbbüsün bir hissəsi kimi Avropa ilə ticarət əlaqələrinə cəlb olunmasına imkan verir (Муратшина К. Г., Цуканов Л. В., 2018, s.138).

Çinin İran körfəzi regionuna yatırdığı mühüm investisiyaları da qeyd etmək lazımdır. İranın Bəndər Abbasdan sonra Çinin təsiri altındakı ikinci limanı olan Cask da modernləşdirilir. Çin burada faktiki olaraq dörd təsir nöqtəsi yaratmışdır. O, Şri-Lankada Hambantota limanı, Pakistanda Qvadar limanı, İranda Cask və Şimal-Şərqi Afrikada Cibuti limanına (Çinin ilk xarici dəniz bazasıdır. Baxmayaraq ki, Pekin onu rəsmi olaraq logistika obyektinə kimi təqdim edir) sərmayə qoymaqla Fars körfəzi - Hind okeanı perimetri boyunca Yaxın Şərq zonasına nəzarət edir (<https://russiancouncil.ru>).

İran da eyni zamanda çoxvektorlu siyasət yürüdür. Qeyd edək ki, burada məqsəd Çindən asılılığa yol verməməkdir. Belə ki, İran Çabahaq limanında Çinlə yanaşı, “Kəmərlər və Yol”a alternativ regional əməkdaşlıq modellərini inkişaf etdirən Hindistanla da əməkdaşlıq edir və həmçinin, Rusiya ilə “Şimal-Cənub” Nəqliyyat Dəhlizi layihəsini həyata keçirməyə hazırdır (Муратшина К. Г., Цуканов Л. В., 2018, s.138). Qeyd edək ki, məhz “Bir kəmərlər - bir yol” təşəbbüsü və Çin-ərəb fondları Çin və Körfəz regionu arasında əlaqələri gücləndirdiyi bir şəraitdə Hindistan və Rusiya mövqelərini itirməmək üçün İranın Çabahaq limanı vasitəsilə Sankt-Peterburq və Mumbayı (Bombey) birləşdirəcək bu nəqliyyat dəhlizini yaratmağa çalışdılar (Фриман Ч., 2023).

İran tərəfindən 2016-cı ildə irəli sürülən “Fars körfəzi-Qara dəniz dəhlizi layihəsi” və “Şimal-Cənub” layihəsi İranın Avrasiya İqtisadi Əməkdaşlıq Şurası ilə əlaqələrinin nəticəsidir. İranın təklif

etdiyi multimodal dəhliz Fars körfəzindən və İranın cənubundan başlayır, bütün ölkə ərazisindən şimala, oradan isə Gürcüstanın limanlarına çatan Ermənistan və ya Azərbaycandan keçməli, Poti və Batumi kimi Qara dəniz limanlarına çatmalıdır.

Lakin bəzi beynəlxalq layihələr çərçivəsində yükdaşımalar və marşrutlarının fəaliyyətində ləngimələr, həmçinin “İpək Yolu İqtisadi Kəməri” layihəsi çərçivəsində marşrutların da qeyri-kafi fəaliyyət göstərməsi İranda narahatlıq doğurur. Bu problemlərin beynəlxalq münasibətlərdə baş verən proseslərlə əlaqəli müxtəlif səbəbləri var.

Bir müddət Çabahar limanına Çinin marağının azalması ilə bağlı İranda narazılıq mövcud idi. 2023-də bu narahatlığa zəmin yaradan səbəb aradan qalxdı. Belə ki, 2023-cü ilin yanvarında Çini İranın Çabahar limanı ilə birləşdirən ilk gəmi xətti açıldı. Bundan öncə Çin İranın Hörmüzqan əyalətinin mərkəzi olan Bəndər Abbas liman şəhərində ilk baş konsulluğunu açdı (<https://anfrussian.com>). Çabaharın Çin üçün əhəmiyyətinin yenidən artmasının səbəblərinə gəldikdə, əvvəllər bu infrastruktur əhəmiyyətli resurs yatırmaq və onu idarə etmək üzrə olmuş Hindistan Çabahar limanını Kabilə, Orta Asiya respublikalarına, Rusiya və Avropa bazarlarına ixrac üçün Pakistandan keçən alternativ yol hesab edirdi. İranın Oman dənizində yerləşən Çabahar limanının tikintisi İran, Hindistan və Əfqanıstanın əməkdaşlığına əsaslanan üçtərəfli layihə idi. Vaşinqton layihənin Hindistanın ticarəti üçün həyati əhəmiyyət kəsb etdiyinə görə Çabaharı İrana qarşı tətbiq edilən sanksiyalardan azad etmişdir. Bu infrastruktur Əfqanıstana ticarət üçün dənizə çıxış imkanı verəcək və onu Hindistanın Avrasiyadan keçən tranzit dəhlizlərinə birləşdirəcək. Amma Pakistan Hindistan mallarının öz ərazisindən tranzitinə qadağa qoymuşdur. Bundan əlavə, Əfqanıstanda Qani hökumətinin süqutu da balansı dəyişdi. Əsas iştirakçılardan biri layihəni tərک etdi. Əfqanıstanın yeni hökuməti ilə bağlı qeyri-müəyyənlik isə davam edir. Buna görə də Hindistan üçün şərtlər dəyişmişdir. Yeni Delhinin Vaşinqtonla strateji koordinasiya Çabahar limanını inkişaf etdirmək strategiyası Çini cilovlamaq və Pekinin Ərəbistan dənizindəki manevrlərinə nəzarət etməyi nəzərdə tuturdu. Lakin Əfqanıstandakı hökumətin süqutu Çinə və onun Çabahardakı investisiyalarına çıxış imkanı verdi. Təbii ki, bu, Hindistanın İrandan və bu layihədən tam uzaqlaşması demək deyil (<https://eghtesadsaramad.ir>). Lakin Hindistan ABŞ təzyiqləri üzündən İranla əməkdaşlığı bir qədər zəiflədərək, uyğun zamanı gözləmək mövqeyi tutduğuna görə, Çin yaranmış vəziyyətdən faydalandı və yenidən Çabaharda fəallaşmağa başladı.

Qeyd edək ki, İran 2015-ci ildən etibarən Çabahar və Bəndər Abbas azad ticarət zonaları, həmçinin Cask və Hürmüzqan sənaye mərkəzlərini yaratmışdır. Pekinin “Kəmərlər və Yol” təşəbbüsünə rəsmi olaraq İran limanları da daxildir və qeyri-rəsmi məlumatlara görə, Tehranın infrastruktur layihələri üçün 400 milyard dollar investisiya əldə edəcəyi nəzərdə tutulmuşdur. Çin Çabahar vasitəsilə Rusiyanın Beynəlxalq Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizinə (INSTC) də qoşulmağı düşünür, çünki Yeni Delhi də Çabaharı onun bir hissəsinə çevirmək istəyir (<https://eghtesadsaramad.ir>).

Eyni zamanda Çin Rusiya-İran və Hindistanın birgə layihəsi olan “Şimal-Cənub” layihəsinə ehtiyatla yanaşır, çünki bu layihə onun “Bir kəmərlər - bir yol” təşəbbüsünə rəqibdir. Buna baxmayaraq, ona Böyük İpək Yolu üçün əlavə marşrut kimi baxdığından, hələ də bu layihədə iştiraka maraq göstərir (Семедов С., Шилова А., 2023, s.57). Lakin bu iştirak formal səciyyəyə daşır. Qərbin Rusiyaya qarşı sanksiyaları da bu layihəyə Çinin marağını azaltmışdır. Hətta demək olar ki, “Şimal-Cənub” dəhlizindənsə, hazırda Türkiyənin təklif etdiyi layihələr Çini daha çox cəlb edir. Bundan başqa, bütün Yaxın Şərqlə regionunu müharibəyə sürükləmək riski daşıyan növbəti Fələstin-İsrail münaqişəsi genişlənsə, regionu əhatə edən ticarət marşrutları üzrə layihələr cəlbədicilə olmayacaq (<https://www.unectf.org>).

Qərb dövlətləri “Şimal-Cənub” layihəsinə rəqib olan “Şərqlər-Qərb” marşrutunu müdafiə edir. “Şərqlər-Qərb” dəhlizinin böyük bir hissəsi Rusiya və Çin üçün strateji əhəmiyyət kəsb edən Orta Asiya dövlətləri olan Türkmənistan və Qazaxıstandan keçir. Təbii qaza olan tələbatını ödəmək üçün alternativ enerji marşrutları və resursları axtaran Avropa İttifaqı üçün də Mərkəzi Asiyanın təbii ehtiyatları

böyük maraq doğurur. Bəzi analitiklərin fikrincə, “Şərql-Qərb” nəqliyyat dəhlizi Aİ və ABŞ kimi Qərb ölkələrinə bu resurslardan istifadə etmək imkanı verəcək ki, bu da öz növbəsində Mərkəzi Asiyada qüvvələr balansının dəyişməsinə gətirib çıxaracaq. Şübhəsiz ki, Çin regionda baş verən bu cür hadisələri nəzərə almadan hərəkətə keçməyəcək (<https://www.unectf.org>). Ona görə də “Şərql-Qərb” dəhlizindən istifadə olunmasına baxmayaraq, onunla bağlı müəyyən narazılıqlar var.

Çin də çoxvektorlu siyasət yeridərək İranın narazılığına baxmayaraq, onun qatılmayacağı və hətta maraqlarına zidd olan fərqli layihələri dəstəkləyir. Məsələn, Türkiyənin təşəbbüsü olan Orta Dəhliz və ya Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu İranın maraqlarına ziddir. Çini isə onun öz maraqlarına zidd olmayan istənilən faydalı layihə, o cümlədən də Orta dəhliz maraqlandıra bilər. Orta Dəhliz və ya Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu Çin və Pakistanın təşəbbüsü ilə həyata keçirilən “Şərql-Qərb” layihəsinə alternativdir. Lakin Cənubi Qafqazdakı münaqişələr, xüsusən də Ermənistanla Azərbaycan arasındakı müharibənin bitməsinə baxmayaraq həll olunmamış məsələlərin mövcudluğu, eləcə də İran və Türkiyənin (həmçinin bəzi böyük dövlətlərin) bu münaqişələrdə fəallığı Çinin hələlik bu layihəyə böyük məbləğdə vəsait yatırmasına mane olur.

Bu marşrutda yüklərin daşınması üçün tam təhlükəsiz şərait yaranarsa, Çin burada maraqlı ola bilər (<https://anfrussian.com>). İranın Zəngəzuru “NATO dəhlizi” kimi qələmə verməsinə və bu layihə vasitəsilə Çin və Rusiyanın birlikdə mühasirəyə alınacağı barədə təbliğat aparmasına baxmayaraq, dəhlizin 37 km-lik hissəsinin təhlükəsizliyinin rus əsgərləri tərəfindən təmin ediləcəyi faktı və onun “Kəmərlər və Yol” layihəsi kontekstində Çinin də maraqlarına uyğun olması İranın çıxışlarının təbliğat xarakterini ortaya qoyur və təhlükənin real olmadığını göstərir. Çünki Rusiyanın iştirak edəcəyi NATO layihəsi real deyil (Dündar S., Kalaeva N. Zəngəzur Koridoru, 2023).

Qeyd edək ki, Zəngəzur dəhlizinin açılması Rusiyanın da maraqlarına cavab verir, çünki Türkiyə Rusiya üçün Yaxın Şərqlə quru yolu açır və bununla da Rusiya vasitəsilə İranı neytrallaşdırmağa çalışır (Агаев И.Г., s.16).

İranın narazılığının səbəbi isə layihənin onun həm siyasi, həm də iqtisadi maraqlarına zidd olmasıdır. Belə ki, İran üçün Zəngəzur dəhlizi onun “Qafqaz tənliyindən” çıxarılması deməkdir. Tehran Zəngəzur dəhlizinin İranla Ermənistan arasında nəqliyyat əlaqəsi ilə bağlı problemlər yaradacağından ehtiyat edir (Агаев И.Г., s.15). Bundan əlavə, Zəngəzur dəhlizinin açılması İranı tranzit gəlirlərindən də məhrum edə bilər. Belə ki, Naxçıvanla Azərbaycan arasında birbaşa yol olmadığından onlar arasında rabitə İran vasitəsilə həyata keçirilir. Dəhlizin işə salınması İranın tranzit marşrutlarından əldə etdiyi külli miqdarda vəsaiti itirməsinə səbəb ola bilər.

İran Zəngəzur dəhlizinin onun Ermənistanla əlaqəsini kəsəcəyini və bununla Qafqazdakı mövqeyinə mane olacağını da düşünür. Belə ki, İranın xarici işlər naziri Hüseyn Əmir Abdullahiyan 19 oktyabr 2022-ci ildə İranın dövlət agentliyi İRNA-ya müsahibəsində bildirib ki, İran Ermənistanla əlaqə yolunun bağlanmasına icazə verməyəcək və bu məqsədə nail olmaq üçün həmin bölgədə hərbi təlimlərə başlamışdır (<https://en.irna.ir>).

Əlavə edək ki, Zəngəzur dəhlizi Gürcüstanın da maraqlarına ziddir, çünki onun da tranzit ölkə potensialını aradan qaldırır. Buna baxmayaraq, Gürcüstanın rəsmi mövqeyi ondan ibarətdir ki, bu dəhlizin açılması Gürcüstan üçün heç bir köklü dəyişikliyə səbəb olmayacaq, Gürcüstanın əsas istəyi bölgədə sülhün bərqərar olmasıdır (Dündar S., Kalaeva N.).

Zəngəzur dəhlizinin açılması Çinin “Bir kəmərlər - bir yol” təşəbbüsünün Avropaya uzanan ən sürətli marşrutunun tamamlanması və həyata keçirilməsi deməkdir. Bu dəhliz Azərbaycanı, Çini, bütün Mərkəzi Asiyayı, hətta Ermənistanı Avropaya daha asan və daha sürətli birləşdirmək potensialına malikdir (Gözde Kiliç Yaşın). Bu xəttin Bakıdan Füzulinin Horadiz qəsəbəsində olan hissəsi aktivdir, Horadizdən Ermənistan sərhədinə qədərki hissəsi işğal zamanı yararsız hala düşmüşdür. Bir sözlə, Horadizdən Ordubada qədər, o cümlədən Ermənistan ərazisindən keçən ərazidə yeni dəmir yolu inşa edilməlidir. Dəmir yolu ilə yanaşı, eyni istiqamətdə avtomobil yollarının inşası da nəzərdə tutulur (<https://www.trthaber.com>).

Beləliklə, Orta dəhliz marşrutu Çin üçün təhlükəsizlik, enerji, xarici ticarət və nəqliyyat baxımından kritik əhəmiyyətə malikdir. Təbii ki, Çin bu marşrutla bağlı proseslərdə fəal iştirak etməyə çalışır. Ermənistan və erməni lobbisi Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin reallaşmasının qarşısını almağa çalışarkən, Çin fərqli yanaşma nümayiş etdirdi. Erməni lobbisinin təzyiqi ilə Qərbin maliyyə qurumları Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsini dəstəkləməkdə ehtiyatlı davranaraq resurslar ayırmaq və layihənin bir hissəsi olmaq istəmədilər, Çin isə layihəni dəstəklədi. 2006-cı ildə Astanada Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə, eləcə də Qazaxıstan və Çinin iştirakı ilə beş tərəfli protokol imzalandı.

Cənubi Qafqaz-Orta Asiya xətti də Türkiyə və Çinin əhəmiyyət verdiyi bir xətdir və Zəngəzur dəhlizi bu xəttin mühüm hissələrindən biridir. Ümumiyyətlə, Orta Dəhliz Çinin nəqliyyat marşrutları baxımından Rusiyadan asılılığını azaldır, Cənub dəhlizində sanksiyaya məruz qalan İran coğrafiyasından daha az istifadə etmək və məhsullarını təhlükəsiz şəkildə Avropaya göndərmək baxımından strateji əhəmiyyət kəsb edir (Aslanlı A., Şerifli Y.).

Çin nəqliyyat siyasəti ilə yanaşı, Orta dəhlizə region ölkələri ilə iqtisadi və siyasi əlaqələri daha da gücləndirmək üçün bir vasitə kimi baxır. Bu kontekstdə Orta dəhlizi inkişaf etdirmək üçün səy göstərən Türkiyə ilə nəqliyyat sahəsində ikitərəfli əməkdaşlığa əhəmiyyət verir. Bu baxımdan, Çin və Türkiyə arasında yükdaşımaları sahəsində əlaqələr diqqəti cəlb edir. 2021-ci ilin mart ayında Türkiyə Cümhuriyyəti ilə Çin Xalq Respublikası arasında beynəlxalq yük və sərnişin daşımaları barədə saziş imzalanmışdır (Tarihi İpek Yolunun Yeniden Canlandırılmasında Orta Koridor. Mevcut durum - Potansiyel - Güncel Meseleler (Rapor), 2022, s.58).

Lakin Ermənistanın sülhün bərqərar olması məsələsində yaratdığı çətinliklər və bu problemlər üzündən Zəngəzur dəhlizinin açılmasının ləngiməsi ilə bağlı Türkiyə prezidentinin açıqlamasında bildirilmişdir ki, Ermənistan bu işə mane olarsa, dəhliz İrandan keçəcək. Lakin prezident əlavə etmişdir ki, əsas məqsəd Zəngəzurun sülh koridoru olmasını təmin etməkdir. İran isə Türkiyə prezidentinin dəhlizlə bağlı fərqli təklifinə müsbət yanaşır (<https://www.trthaber.com>).

Nəticə

Araşdırmanın gəldiyi nəticəyə görə, İranın mövqeyi və enerji resursları Çin üçün vacib olduğundan, Qərblə münasibətlərinin pozulmasını istəməməsinə baxmayaraq, onunla əməkdaşlıqdan imtina etmək niyyətində deyil. Lakin Pekinin rəsmi olaraq bəyan etdiyi xarici siyasət prioritetlərindən aydın olur ki, xarici siyasətdə Çinin müttəfiqi yoxdur, sadəcə əməkdaşları var. Bu səbəbdən lazım gəldikdə, xarici siyasətində İranın maraqlarına zidd fəaliyyətə də rast gəlmək olar. Eyni ilə İran da ehtiyatlı davranaraq Çindən tam asılı vəziyyətə düşməmək üçün Çinin təşəbbüslərinə alternativ layihələrə də qoşulur.

Çin rəhbərliyi İranla qarşılıqlı fəaliyyəti və Qərb, həmçinin onun Asiya müttəfiqləri ilə əməkdaşlığı arasında balans yaratmağa çalışır. Gələcəkdə geosiyasi vəziyyətdə dəyişiklik olarsa, hər iki tərəflə əlaqələrindən yararlanmağı planlaşdırır.

ƏDƏBİYYAT

Aslanlı A., Şerifli Y. Zəngəzur koridoru, Pekin-Londra hattı və Türkiyə'nin artan önemi, 26.05.2021, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/zengezur-koridoru-pekin-londra-hatti-ve-turkiye-nin-artan-onemi/2254505>

Aydın F. Kuşak Yol Projesi ve Yeniden Gelişen İran-Çin Ekonomik Ortaklığı, https://www.academia.edu/38283466/Kuşak_Yol_Projesi_ve_Yeniden_Gelişen_İran_Çin_Ekonomik_Ortaklığı?hb-sb-sw=9025204

Berman I. (2012). 'Beijing and Tehran's coming divorce'. The Wall Street Journal, 11 January 2012, <https://www.wsj.com/articles/SB10001424052970204257504577152790202880890>

Çin, İran ile Suudi Arabistan'ı barıştırdı, 2023, 11 mart, <https://www.a3haber.com/2023/03/11/cin-iran-ile-suudi-arabistani-baristirdi/>

Dündar S., Kalaeva N. Zengezur Koridoru: Gürcistan ve İran Odağı, 02.09.2023, <https://www.orsam.org.tr/tr/zengezur-koridoru-gurcistan-ve-iran-odagi/>

El Dahan Maha. Who are Yemen's Houthis and why are they attacking ships in Red Sea?, <https://www.reuters.com/world/middle-east/who-are-yemens-houthis-why-are-they-under-attack-2024-01-12>

Fan Hongda. (2011). China's policy options toward Iran. Journal of Middle East and Islamic Studies (in Asia), 5(1), pp.45-60

Gözde Kiliç Yaşın. İran dış politikasında Kafkasya, ANALİZ NO : 2023 / 20, 24.08.2023, <https://avim.org.tr/tr/Analiz/IRAN-DIS-POLITIKASINDA-KAFKASYA>

<https://anfrussian.com> В Иране недовольны китайской политикой. 20 янв. 2023,

<https://eghtesadsaramad.ir/Newspaper/item/117135>, 2023, 5 August افزایش اهمیت بنادر ایران برای چینى‌ها

<https://en.irna.ir/news/84916016/FM-Comprehensive-Iran-Russia-agreement-to-be-signed-by-late-FM>: Comprehensive Iran-Russia agreement to be signed by late March, Oct 19, 2022,

https://russiancouncil.ru/blogs/Igivargizova/potentsialnyy-regionalnyy-konflikt-multimodalnye-proekty-na-territorii/?sphrase_id=88930499

<https://www.trthaber.com/haber/gundem/zengezur-koridoru-ermenistan-ya-da-iran-uzerinden-acilacak-799331.html> Zengezur Koridoru: Ermenistan ya da İran üzerinden açılacak. "TRT haber" saytı,

<https://www.unectf.org/simal-cənub-beynəlxalq-nəqliyyat-dəhlizi-azərbaycanin-regiondaki-maraqlari-ucun-nə-dərəcədə-arzuolunan-və-faydalidir/> Şirin T. Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi Azərbaycanın regiondakı maraqları üçün nə dərəcədə arzuolunan və faydalıdır?

Kaplan R. (2005). Don't panic about China, The Atlantic, October, <https://www.theatlantic.com/magazine/archive/2005/10/dont-panic-about-china/307926/>

Kenderdine T. (2018). One Country, One Province: China's External Industrial Policy in the Middle East. June 5, <https://www.mei.edu/publications/one-country-one-province-chinas-external-industrial-policy-middle-east>

Tarihi İpek Yolunun Yeniden Canlandırılmasında Orta Koridor. Mevcut durum - Potansiyel - Güncel Meseleler (Rapor). (2022). İnceleme- Araştırma Dizisi, Yayın No: 07, 104 s.

Zhao Hong. (2014). China's Dilemma on Iran: between energy security and a responsible rising power, Journal of Contemporary China, No 23:87, pp.408-424, <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10670564.2013.843880>

Абылгазиев И. И., Васецова Е. С. (2020). Отношения Китая и Ирана в условиях меняющегося миропорядка. Век глобализации, No 1, с.93–101

Агаев И.Г. Интересы региональных и мировых держав в открытии Зангезурского коридора, s.13-18, <https://cyberleninka.ru/article/n/interesy-regionalnyh-i-mirovyh-derzhav-v-otkrytii-zangezurskogo-koridora/viewer>

Амин-Абади С.М. Кто стратегический союзник Китая на Ближнем Востоке: Иран или Саудовская Аравия?. FARS News agency, 036.03.2016 - <http://inosmi.ru/politic/20160303/235617841.html>

Антипов К.В. (2012). Ближневосточная политика Китая в контексте сирийского конфликта, Журнал “Китай в мировой и региональной политике. История и современность”. Выпуск № 17, том 17, с.204-226,

Исаев М.М. (2017, 8 декабря). Asia Times: Между Ираном и Пакистаном назревает противостояние?, <https://regnum.ru/article/2354723>

Лексина Е.А. (2015). Ирано-китайские отношения в геополитическом треугольнике. США-Иран-КНР: противоречия и перспективы. Актуальные проблемы современных международных отношений, с.56-63

Ли Чуаньсюнь. (2009). Энергетическая стратегия Китая на период до 2020 г. Таможенная политика России на Дальнем Востоке, № 1(46), с.31-34

Муратшина К. Г., Цуканов Л. В. (2018). Китайская инициатива «Один пояс, Один путь» и Исламская Республика Иран, chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgcle-findmkaj/https://elar.urfu.ru/bitstream./10995/63478/1/uv8_2018_12.pdf, с.135-143

Надеж Р. (2018). Влияние Китая в странах Восточной Европы и Южного Кавказа. Russie.Nei.Visions, ИФРИ (Французский Институт Международных Отношений), № 112, декабрь, 27 с.

О внешнеполитической стратегии Ирана на Ближнем Востоке, https://kpfu.ru/portal/docs/F_523780899/O.vnesh.polit..strategii.Irana.pdf

Проект МТК «Север – Юг»: проблемы и перспективы. В условиях санкций. Обозреватель—Observer, No2, с.52-61.

Сажин В. (2022). Иран и Китай – взаимные интересы. «Международная жизнь», 06.05.2022, <https://interaffairs.ru/news/show/35068>

Фриман Ч. (2023). Растущая роль Китая на Ближнем Востоке: региональная геополитика и политика США, <https://globalaffairs.ru/articles/rol-kitaya-na-blizhnem-vostoke/>, 17.08.2023

Шашок Л. Пекин может стать новым кумиром стран Персидского залива. 13.07.2023, https://nvo.ng.ru/gpolit/2023-07-13/12_1244_evolution.html

علی آدمی، راهبرد نگاه به شرق در سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران: دیدگاه ها، زمینه ها و راهبرد-نگاه-به-شرق-در-سیاست-خارجی-جمهوری-اسلامی-ایران-دیدگاه-ها-زمینه-ها-و-فرصت-ها، شماره 7، <http://ensani.ir/fa/article/260812/> فرصت ه، مطالعات سیاسی بهار 1389

РЕЗЮМЕ

Улькер АЛИЕВА

Отношения Китая и Ирана в контексте международных транспортных проектов

Ключевые слова: китайско-иранские отношения, инициатива «Один пояс – один путь», «Экономический пояс Шелкового пути», «Морской Шелковый путь XXI века», Зангезурский коридор

Статья посвящена исследованию ирано-китайских отношений в контексте китайской инициативы «Один пояс, один путь» и связанных с ней международных транспортных проектов, а также экономической и политической деятельности Китая на Ближнем Востоке. Известно, что Иран практически изолирован в международном мире в результате ограничений во внешней политике, применяемых против него санкций и прекращения экономических и торговых связей с Западом, и он потерял возможность приобретать новых технологий с Запада, а также лишена доходов, которые она могла бы получить от продажи нефти. Единственным выходом из этой ситуации было сближение с Китаем, главным соперником США. Китай был единственной державой, которая могла позволить ему сохранить свои позиции в международном мире, пережить экономический коллапс и приобрести современные технологии. В то же время у Китая были свои цели в сближении с Ираном.

В статье рассмотрены факторы, приведшие к сближению Ирана и Китая, интересы сторон, конфликтные вопросы между ними, а также политика, проводимая Китаем, который не желает нарушать свои отношения с крупными державами, особенно с США, из-за Ирана. В исследовательской работе были проанализированы международные транспортные проекты, в которых участвуют Иран и Китай, их интересы и политика, связанные с регионами, через которые проходят эти транспортные маршруты, особенно цели Китая, связанные со странами Ближнего и Среднего Востока, а также различные подходы к китайской политике внутри Китая и за рубежом.

Известно, что стартовавший в 2013 году китайский проект «Один пояс – один путь» предполагает реализацию двух инициатив – «Экономического пояса Шелкового пути», проходящего через материковую часть Западной Азии, и «Морского Шелкового пути XXI века», охватывающего морские пути Азии. В статье сравнительно проанализированы официальная информация и экспертные мнения о планах Китая, связанных с Новым Шелковым путем, рассмотрены проделанная работа в направлении реализации проекта «Экономического пояса Шелкового пути», вопросы финансирования проекта и деятельность по решению проблем, связанных с некоторыми маршрутами.

В исследовательской работе также уделялось внимание таким вопросам, как инвестиции Китая в регион Персидского залива, особенно в Иран в рамках проекта «Один пояс, один путь», причина и решение существующего конфликта вокруг порта Чабахар, разнонаправленные экономические отношения Ирана и Китая, их участие в транспортных проектах, которые противоречат интересам друг друга, и позиции Ирана и Китая относительно Зангезурского коридора.

ABSTRACT

Ulker ALIYEVA

China - Iran Relations in the Context of International Transport Projects

Keywords: *China-Iran relations, One Belt One Road initiative, Silk Road Economic Belt, 21st Century Maritime Silk Road, Zangezur Corridor*

The article is devoted to the study of Iranian-Chinese relations in the context of the Chinese “One Belt, One Road” initiative and related international transport projects, as well as China’s economic and political activities in the Middle East. It is known that Iran is practically isolated in the international community as a result of restrictions in foreign policy, sanctions applied against it, and the cessation of economic and trade ties with the West. It has lost the opportunity to acquire new technologies from the West, as well as being deprived of the income that it could receive from oil sales. The only way out of this situation was to approach China, the main rival of the United States. China was the only power that could allow it to maintain its position in the international world, survive the economic collapse, and acquire modern technology. At the same time, China had its own goals for building a close relationship with Iran.

The article discusses the factors that led to the rapprochement between Iran and China, the interests of the parties, conflict issues between them, and the policy pursued by China, which does not want to disrupt its relations with major powers, especially the United States, because of Iran. The research paper analyzed international transport projects involving Iran and China, their interests and policies related to the regions through which these transport routes pass, especially China's goals related to the countries of the Middle East, as well as various approaches to Chinese politics inside China and abroad.

It is known that the Chinese “One Belt, One Road” project, launched in 2013, involves the implementation of two initiatives: the “Silk Road Economic Belt,” passing through the mainland of Western Asia, and the “21st Century Maritime Silk Road,” covering the sea routes of Asia. The article comparatively analyzes official information and expert opinions on China's plans related to the New Silk Road and examines the work done towards the implementation of the Silk Road Economic Belt project, issues of project financing, and activities to solve problems associated with some routes.

The research work also paid attention to such issues as Chinese investments in the Persian Gulf region, especially in Iran within the framework of the “One Belt, One Road” project, the cause and solution of the existing conflict over the Chabahar port, the divergent economic relations of Iran and China, their participation in transport projects that contradict each other's interests, and the positions of Iran and China regarding the Zangezur corridor.