

Ceyms ŞARP: "Azərbaycan Orta dəhlizdə açar rolunu oynayır"

"Azərbaycan Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TBNM və ya Orta dəhliz) üzrə açar rolunu oynayır".

Bunu Trend-ə eksklüziv müsahibəsində Böyük Britaniyanın Azərbaycan, Qazaxıstan və Qırğızıstandakı keçmiş səfiri Ceyms Şarp deyib.

"Orta dəhlizin modernləşdirilməsi ni dəstəkləyəcək regional iqtisadi inkişaf sadəcə xammalın ixracının asanlaşdırılması ilə bağlı deyil, daha da vacibi diversifikasiya olunmuş, əlavə dəyər gətirən iqtisadiyyat yaratmaq üçün Orta dəhlizdəki mövqeyindən necə yararlanmaqdır. Burada mərkəzlərin xüsusi üstünlüyü var. Qədim İpək yolunun dərsələrindən biri də odur ki, marşrut boyunca yerləşən qovşaqlar mühüm ticarət mərkəzlərinə çevrilib. Məncə, Orta dəhlizin ən bariz qovşağı Ələtdir, Bakı limanıdır. Ələt Orta dəhlizdə əsas qovşaqdır. Bütün marşrutlar oradan keçir və bu, belə unikal mövqedə olan yeganə yerdir. Üstəlik, Rusiya və İran arasında "Şimal-Cənub" dəhlizinin marşrutu üzərində yerləşir. Təbii ki, bu, hələlik sanksiyalarla bağlı suallar doğurur, lakin uzunmüddətli perspektivdə irəliləyiş Ələtdə yerləşən bizneslərin və bununla da bütövlükdə Azərbaycanın geniş bazarlara fantastik çıxışı ola bilər. Azərbaycan yenidən yol kəşiməsi rolunu yenidən yaratmağa olacaq", - o deyib.

Keçmiş səfirin qeyd etdiyi kimi, Qazaxıstan marşrutların əksəriyyətinin keçdiyi başqa bir ölkədir və Almatı yaxınlığında, eləcə də Özbəkistandan gələn marşrutun - və bəlkə daha da cənubdan - Orta dəhlizlə birləşdiyi Çim-

kənddə qovşaqların inkişafını təsəvvür etmək olar.

Orta dəhlizin artan əhəmiyyəti

C.Şarp qeyd edib ki, Ukraynada müharibə başlayandan bəri Avropada Rusiya üzərindən yüklərin daşınmasına münasibətdə ciddi dəyişiklik baş verib.

"Bu, Orta dəhlizə, daha dəqiq desək, Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutuna marağın yenidən artmasına səbəb olub. Maraqlıdır ki, Orta dəhlizə marağı artıran təkcə Ukraynadakı müharibə deyildi. Husilərin kommersiya gəmilərinə qarşı raket və pilotsuz təyyarələr atdığı Qırmızı dənizdə baş verən hadisələr də hökumətləri və şirkətləri nəqliyyat marşrutlarının şaxələndirilməsi zərurətindən xəbərdar edib. Düşünürəm ki, Asiya ilə Avropanı birləşdirən əlavə yol kimi Orta dəhlizə investisiya qoyuluşunun məntiqli olmasının bir neçə səbəbi var. Təbii ki, Orta dəhliz digər marşrutları əvəz etməyəcək, lakin alternativ marşrut təqdim edəcək. Hələ görüləcək xeyli iş var. Xəzər dənizini keçərkən dəmir yolu və dəniz nəqliyyatı arasında keçid məcburiyyətində olan aşkar " çatışmazlıqdan" başqa, marşrutun bir çox ölkəni keçməsi səbəbindən xeyli iş görülməlidir", - deyər o bildirib.

Marşrutun inkişafı üçün zəruri tədbirlər

Diplomat hesab edir ki, marşrutun inkişafı üçün həm investisiya, həm də əməkdaşlıq lazımdır.

"Həm "sərt birləşmə", həm də "yumşaq birləşmə" adlandırılan bilən



problemlər var. "Hard coupling" dəmir yolu xətlərinin tikintisi və ya modernləşdirilməsi, vaqonların və liman infrastrukturunun satın alınması kimi məsələləri əhatə edir. "Yumşaq ünsiyyət" daha çox gömrük prosedurları ilə bağlıdır. Ümumiyyətlə, deyər bilərəm ki, "sərt birləşmə" investisiya tələb edir, "yumşaq birləşmə" isə əməkdaşlıq tələb edir. Investisiya baxımından bu, mütləq baş verir. Belə ki, bu ilin əvvəlində Aİ Global Gateway toplantısı keçirib və bu toplantıda təxminən 10 milyard avro vəsaitin ayrıldığını elan edib. Və əməkdaşlıq baxımından biz artıq regional hökumətlərin və təşkilatların Dünya Bankı və AYİB hesabatlarında qaldırılan məsələləri həll etməyə başladığını görürük. Beləliklə, hələ çox uzun bir yol olsa da, böyük irəliləyiş görcəyimizə ümid edirəm", - o əlavə edib.

Ceyms Şarpın qeyd etdiyi kimi, Orta dəhlizin faydalarının sadəcə Çin və Avropa arasında malların daşınması ilə bağlı olmadığını xatırlamaq lazımdır.

"Region ölkələri regionla Avropa-Çin, eləcə də region ölkələrinin özləri arasında əlaqələrin yaxşılaşdırılmasından daha çox faydalanacaqlar. Təkmilləşdirilmiş dəmir yolu və dəniz əlaqəsi bu ölkələrdən ticarət və ixracı artıracaq. Odur ki, diqqət aşağıdakı sual üzərində olmalıdır: region ölkələri öz iqtisadi inkişaflarını dəstəkləmək üçün Orta dəhlizdən necə istifadə edə bilərlər?", - o deyib.

Qazaxıstan neftinin Azərbaycan ərazisindən nəqli

Azərbaycan üzərindən neft tədarükündən danışan Ceyms Şarp qeyd edib ki, həqiqət budur ki, Qazaxıstandan Azərbaycana Xəzər dənizi vasitəsilə neft nəqli də Orta dəhliz kimi Rusiyadan tam asılılıq narahatlığına reaksiyadır.

"Qazaxıstandan Novorossiyskə qədər CPC boru kəməri neftin qərbə ixracı üçün ən sərfəli və səmərəli yoldur, lakin son bir neçə ildə baş verən hadisələr onun yaratdığı zəifliklə bağlı açıq narahatlıqlar doğurub. Ona görə

də mən başa düşürəm ki, strateji səbəblərdən Qazaxıstan və orada fəaliyyət göstərən neft şirkətləri alternativ ixrac marşrutları hazırlamaq istəyirlər. Ona görə də Orta dəhlizdə olduğu kimi, mən şübhə edirəm ki, Trans-Xəzər marşrutu CPC boru kəmərinə əvəz edəcək, əksinə, müxtəlif ixrac marşrutları təmin edəcək. Bu, həmçinin Azərbaycanın neft ixracının azalacağı proqnozlaşdırıldığı bir vaxtda BTC boru kəmərinə daha çox istifadə etməyə kömək edir", - o deyib.

Xəzər dənizinin hər iki sahilində "sərt" kommunikasiyanın təkmilləşdirilməsinə ehtiyac olduğunu qeyd edən diplomat bu marşrutla neft nəqlinin davam etdiriləcəyinə əminliyini ifadə edib.

Azərbaycan və Qazaxıstanda "yaşıl enerji"nin tendensiyası

"Mən hər iki ölkənin bərpaolunan enerji potensialını artırdığını görməkdən çox məmnunam. Fikrimcə, onların neft və qaz hasilatçıları kimi "yaşıl enerji"yə dəstək vermək üçün xüsusi məsuliyyəti var. Böyük Britaniya səfirliyi tərəfindən maliyyələşdirilən araşdırmadan məlum oldu ki, Azərbaycanın dəniz külək enerjisi üçün böyük potensialı var. Qazaxıstan isə quruda külək və günəş enerjisindən istifadə etmək üçün böyük imkanlar olan nəhəng əraziyə malikdir. Lakin əsas bazarlardan uzaqlaşma və bunun bərpaolunan enerji iqtisadiyyatına necə təsir edəcəyi ilə bağlı açıq şəkildə problemlər var", - o deyib.

Diplomatın sözlərinə görə, ölkələrin Gürcüstan və Aİ ölkələri ilə Avropaya "yaşıl elektrik xətləri"ni müzakirə etməsi sevindirici haldır.

"Qazaxıstan nümunəsində digər iqtisadi problem ucuz kömürün olmasıdır və burada bərpaolunan enerji müqavilələrinin imzalanmasına baxmayaraq, kömürlə işləyən yeni elektrik stansiyaları üçün müqavilələrin imzalanması, xüsusən də Böyük Britaniyanın evsahibliyi etdiyi COP26-dan sonra lazımı nəticəni vermədi. Qazaxıstanda kömür enerjisinin istifadəsini mərhələli şəkildə dayandırmaq üçün razılaşma əldə edildi. Britaniya şirkətlərinə gəlincə, əsas nümunə BP tərəfindən Azərbaycanın Cəbrayıl rayonunda günəş-elektrik stansiyasının tikintisidir. Bu, BP-nin 2050-ci ilə qədər xalis sıfır emissiyalara nail olmaq üçün öz öhdəliyinin bir hissəsidir və ümid edirəm ki, həm Azərbaycan, həm də Qazaxıstan bu il COP29-da öhdəliyini götürəcək", - Ceyms Şarp vurğulayıb.

