

Orta dəhlizin cəlbediciliyi artır

Azərbaycan Cənubi Qafqazda beynəlxalq dəhlizlərin kəsişdiyi mühüm nəqliyyat qovşağına çevrilib ki, bu da nəinki regionda, bütövlükdə Avrasiya məkanında əhəmiyyətli bir faktordur. Ölkəmiz "Şimal-Cənub" və "Şərq-Qərb" nəqliyyat layihələrinin hər ikisində aktiv iştirak edir, eyni zamanda "Şimal-Qərb" və "Cənub-Qərb" marşrutları beynəlxalq daşınmalarda müəyyən paya malikdir.

İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzinin şöbə müdiri, iqtisad elmləri doktoru Aqil Əsədov "Azərbaycan" qəzetinə açıqlamasında bildirib ki, ölkəmizin qoşulduğu "Şərq-Qərb" dəhlizinin aktual marşrutlarından biri Orta dəhliz hesab olunur. Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (Orta dəhliz) Çini Avropa ilə birləşdirən dəmir yolu və bərə sistemidir. Bu marşrut beynəlxalq daşınmalar və transsərhəd ticarəti üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir. "Regionda müşahidə edilən vəziyyət, istər Rusiya-Ukrayna, istərsə də İsrail-İran münaqişəsi hələ uzun illər Orta dəhlizin cəlbedici olacağına əsas verir. Ona görə ki, daşınmaların zəruri şərti olan təhlükəsizlik məsələsi bu gün Xəzər dənizi üzərindən keçməklə Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə-Avropa marşrutunda daha etibarlıdır. Eyni zamanda Orta dəhliz Şimal dəhlizindən 2000 kilometr qısadır və daha az daşınma müddəti tələb edir. Dəhlizin proqnozlaşdırılan yüklənmə qabiliyyəti ildə 25 milyon ton həcmində qiymətləndirilir ki, bu da Trans-Xəzər marşrutu üzrə daşınmaların inkişafı üçün böyük perspektivlər vəd edir", - deyir A.Əsədov bildirib. O qeyd edib ki, ötən il Orta dəhliz üzrə Çindən göndərilən blok qatarların sayı 358-ə çatıb. 2025-ci il üçün bu rəqəmin 600 blok qatar səviyyəsinə çatdırılması planlaşdırılır.

İqtisadçı vurğulayıb ki, Avropa və Asiya arasında mühüm nəqliyyat qovşağı kimi Orta dəhliz yalnız daşıma marşrutu deyil, həm də iqtisadiyyatın şaxələndirilməsinə, investisiya cəlbediciliyinə təkan verən bir lokomotivdir: "Eyni zamanda 1 trilyon ABŞ dollarından çox ÜDM-i olan türk dövlətlərini birləşdirən bir layihə olaraq Türk Dövlətləri Təşkilatı (TDT) üzvləri arasında əlaqələrin inkişafına xidmət edən dəyər zənciridir. Avropa və Asiya arasında ən qısa və təhlükəsiz marşrut olan Orta dəhliz üzərində çevik koordinasiya, logistika və rəqəmsallaşma tədbirlərinin reallaşdırılması ilə 2021-ci ilə nisbətən 2030-cu ilə qədər daşınan yükləri üç dəfə artırmaq mümkündür. 2024-cü ildə Orta dəhlizin funksionallığında mühüm rol oynayan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin yuxarı qatıdırılması istiqamətində Gürcüstan ərazisində layihə üzrə nəzərdə tutulan tikinti və yenidənqurma işləri yekunlaşıb ki, bu da Orta dəhlizin imkanlarını daha da genişləndirəcək.

Prezident İlham Əliyevin də qeyd etdiyi kimi, "Bu gün Avrasiyanın nəqliyyat xəritəsini Azərbaycansız, onun nəqliyyat infrastrukturunu olmadan təsəvvür etmək mümkün deyil".

A.Əsədov bildirib ki, regionda və dünyada baş verən proseslər, yaranmış hərbi-siyasi gərginliklər Xəzər dənizi üzərindən ke-



çən marşrutun daha etibarlı olmasını göstərir. Nəzərə alsaq ki, hərbi-siyasi münasibətlərin normalaşmasından sonra da hələ uzun illər tikinti-bərpa işlərinin aparılması zəruridir. Onda belə nəticəyə gələ bilərik ki, Çin məhsullarının, eləcə də Mərkəzi Asiyanın Avropa bazarlarına çıxışı üçün ən əlverişli və təhlükəsiz marşrut Xəzər dənizi üzərindən keçməklə Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə-Avropa istiqamətidir. Yaxın gələcəkdə isə Zəngəzur dəhlizinin istifadəyə verilməsi məsafəni qısaldı, prosesləri daha da çevikləşdirə bilər ki, bu da marşrutun daha bir üstünlüyüdür.

Zəngəzur dəhlizinin tərkib hissəsi olan Horadiz-Ağbend dəmir yolu xətti üzərində tikinti işlərinin yaxın zamanda tamamlanmasının planlaşdırıldığını deyən şöbə müdirinin sözlərinə görə, ilkin hesablamalara görə, Zəngəzur dəhlizinin açılması ilə Orta dəhlizin ötürmə qabiliyyəti ildə 10-12 milyon ton artacaq. Bütün bunlar Orta dəhliz üzərində daşınmaların dinamik artımına və nəqliyyat-tranzit xidmətlərinin büdcənin əsas gəlir mənbələrindən birinə çevriləcəyinə əsas verir.

Əsmər QARDAŞXANOVA,
"Azərbaycan"