Azərbaycan və Qazaxıstanın nəqliyyat marşrutları potensialı bu gün Avrasiyanın yeni iqtisadi coğrafiyasını formalaşdırır

Qazaxıstanın iqtisadiyyat və nəqliyyat üzrə eksperti, Qazaxıstan Respublikasının "Heavy Trans" Böyük və Ağır Yükdaşıyıcıları Milli Assosiasiyasının beynəlxalq layihələr üzrə direktor müavini, elmlər namizədi Dastan Ospanov AZƏRTAC-a müsahibə verib. Onunla söhbətin mətnini təqdim edirik.

- Yeni bazarlara çıxmaq, regional inteqrasiyanı gücləndirmək baxımından Azərbaycan və Qazaxıstanın nəqliyyat marşrutlarının potensialını necə qiymətləndirirsiniz?

- Azərbaycan və Qazaxıstanın nəqliyyat marşrutlarının potensialı bu gün Avrasiyanın yeni iqtisadi coğrafiyasını formalaşdırır. Ölkələr regionda çoxqütblü ticarət, enerji mübadiləsi və siyasi sabitlik üçün infrastruktur bazası yaradır.

Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TITR, Orta dəhliz - red.) bu məsələdə mərkəzi element olaraq qalır. 2024-cü ildə bu dəhlizdən 4,5 milyon ton yük keçib, növbəti illərdə isə həmin rəqəmin 10 milyona çatdırılması planlaşdırılır. Eyni zamanda Qazaxıstan və Azərbaycan öz infrastrukturlarını gücləndirir. İlkin kapitalı 300 milyon dollar olan İnvestisiya Fondu çərçivəsində Bakıda birgə intermodal terminalın yaradılması yanaşmanın ciddiliyinin birbaşa təsdiqidir.

Amma artıq TRIPP ("Trump Route for International Peace and Prosperity" - Beynəlxalq Sülh və Rifah naminə Tramp Marşrutu - red.) beynəlxalq adını almış Zəngəzur dəhlizinin işə salınması ilə bağlı əldə edilən siyasi və texniki razılaşmalar daha böyük potensialı üzə çıxarır. Azərbaycanın əsas hissəsini Ermənistanın cənubu vasitəsilə Naxçıvanla birləşdirəcək bu marşrut Xəzər regionundan Türkiyə və Avropa İttifaqına birbaşa quru çıxışı təmin edəcək.

Dəhlizin həyata keçirilməsi prinsipləri ilə bağlı sazişlər imzalanıb, istiqamətlər və infrastruktur qovşaqları müəyyən edilib. Bütün bunlar strateji qərarı diplomatik yolla rəsmiləşdirən Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin maraqlar balansını saxlamaqla tarazlaşdırılmış və qətiyyətli mövqeyi sayəsində mümkün olub.

- Qeyd olunan marşrutun həyata keçiriləcəyi təqdirdə Qazaxıstan hansı perspektivləri əldə edəcək?

- Qazaxıstan üçün TRIPP perspektivi qaçırılmayan geoiqtisadi imkandır. Birincisi, bu, Türkiyə və Aİ-yə gedən marşrutu digər quru yollarla müqayisədə ən azı min kilometr qısaltmağa, beynəlxalq standartlara uyğun tikilmiş dəhliz boyunca layihəni, ağır və iriqabaritli yükləri yönləndirməyə və sürəti artırmağa, xüsusən ixracyönümlü sənaye sahələri - neft-kimya, metallurgiya, kənd təsərrüfatı sənayesi, maşınqayırma üçün tranzit xərclərini azaltmağa imkan verir.

İkincisi, Qazaxıstan sabitləşdirici və texniki rol oynaya bilər. Qazaxıstan, Azərbaycan və Ermənistanın operativ iştirakı ilə TRIPP-in Ermənistan hissəsində quru limanın yaradılmasını məqsədəuyğun hesab edirəm. Bu, Türkiyə, Azərbaycan və Mərkəzi Asiya arasında yük axınlarına xidmət edən neytral logistika mərkəzi olacaq; Ermənistanın Çin və

Aİİ-yə ixrac-idxalı, habelə Qazaxıstan, Özbəkistan, Türkmənistan da daxil olmaqla Türk Dövlətləri Təşkilatına (TDT) üzv ölkələrin yükdaşıyıcılarının tranzit logistikası.

Qazaxıstan bu məsələlərdə həm Aİİ çərçivəsində İrəvanın praktiki tərəfdaşı, həm də tərəflərin maraqlarına zidd olmadan TITR və TDT üzrə Bakının etibarlı müttəfiqi kimi çıxış edə bilər. ABŞ-nin TRIPP marşrutunun təhlükəsizliyinin beynəlxalq təminatçısı olması isə qlobal investorlar və tərəfdaşlar tərəfindən layihəyə inamı artırır.

Beləliklə, biz Qazaxıstan və Azərbaycanın nəqliyyat marşrutlarının potensialını təkcə onların cari səmərəliliyində deyil, həm də regional ticarət və inteqrasiya xəritəsini dəyişdirmək qabiliyyətində görürük. TRIPP, TITR, TRACECA marşrutları Bakı və Astananın etimad, hesablılıq və siyasi uzaqgörənliyi əsasında qurulan gələcəyin infrastrukturlarıdır.

- Azərbaycanla ikitərəfli əməkdaşlığı inkişaf etdirmək üçün özünüz və komandanızın qarşısına hansı məqsədləri qoyursunuz?

- Qazaxıstanın əsas məqsədi Azərbaycanla logistika zəncirinin bütün əsas halqalarını: dəmir yolları, dəniz nəqliyyatı, limanlar, rəqəmsal infrastruktur və avtomobil nəqliyyatını əhatə edən sistemli və texnoloji tərəfdaşlıq qurmaqdır. Bu gün biz dəmir yolu istiqamətində yüksəkkeyfiyyətli qarşılıqlı əlaqə və dəniz logistikasının fəal inkişafını görürük. Aktau, Kurık və Bakı dəniz limanları, donanma və dəmir yolları koordinasiyalı şəkildə, ümumi vəzifə və məqsədləri rəhbər tutaraq işləyir.

Bununla belə, biz vəziyyəti ayıq şəkildə qiymətləndiririk; bu dinamika fonunda avtomobil nəqliyyatı seqmenti kölgədə qalır. Eyni zamanda çevikliyi, hərəkətliliyi və "ilk-son mil"i təmin edən avtomobil nəqliyyatıdır, onsuz proqnozlaşdırıla bilən çatdırılma müddətlərinə zəmanət vermək mümkün deyil.

Bu gün komandamız diqqətini məhz bu sahəyə - maneələrin aradan qaldırılmasına və TITR-in idarə edilməsində avtomobil daşıyıcılarının rolunun institusional gücləndirilməsinə yönəldir. Avtomobil daşıyıcılarının keçidlərin gözlənilməzliyi, iriqabaritli və təhlükəli yüklərə dair razılaşdırılmış tələblərin olmaması, sərhəd bürokratiyası, elektron vasitələrin zəif tətbiqi, bronlaşdırma və koordinasiya zəncirindəki boşluqlar kimi üzləşdiyi çətinlikləri aradan qaldırmaq üçün fəal işləyirik.

Qazaxıstan, Azərbaycan və Gürcüstanın avtomobil daşıyıcıları assosiasiyaları ilə birlikdə biz TITR-də avtomobil logistikası üzrə İşçi Qrupun yaradılması təşəbbüsü üzərində işləyirik. Bu təşəbbüs artıq dəhlizin əsas iştirakçıları arasında dəstək tapır və hazırda avtomobil ictimaiyyətinin nümayəndələrinin Orta dəhliz Assosiasiyasının Şurasına məşvərətçi səslə daxil edilməsi imkanları araşdırılır.

Təşəbbüsün məqsədi dəmir yolu və liman operatorları ilə bərabər qərarların qəbul edilməsində avtomobil sektorunun iştirakını institusionallaşdırmaqdır. Qrupun məsuliyyət sahəsinə keçidlərdə müntəzəm olaraq planlaşdırılmış "pəncərələrin" işə salınması, xaotik yığılma məntiqindən proqnozlaşdırıla bilən şəbəkələri keçid, iriqabaritli yüklərin müşayiəti üçün tələblərin birləşdirilməsi, rəqəmsal prosedurların inteqrasiyası və sairə daxildir. Bütün bu təşəbbüslər TITR marşrutunu infrastruktur sxemindən tam və proqnozlaşdırıla bilən, miqyaslı və rəqabətqabiliyyətli məhsula çevirməyə imkan verəcək.

Hazırda bizim məqsədimiz avtomobil nəqliyyatının köməkçi elementə deyil, Orta dəhlizin logistika ekosisteminin tamhüquqlu iştirakçısına çevrilməsini təmin etməkdir.

Azərbaycan .- 2025.- 5 sentyabr (№ 188).- S.3.