

Avstriyalı ekspert: "Bakı və Ələt Mərkəzi Asiya ilə Avropa arasında nəqliyyat axınlarının təbii qapıları rolunu oynayır"

Orta dəhliz Xəzər dənizi vasitəsilə Asiya ilə Avropa arasında nəqliyyat axınlarını birləşdirən qlobal logistika sisteminin getdikcə daha vacib elementinə çevrilir. Artan geosiyasi qeyri-sabitlik və ənənəvi təchizat zəncirlərinin pozulması fonunda bu dəhliz beynəlxalq yükdaşımaları üçün alternativ olur, davamlı və çevik marşrut kimi strateji əhəmiyyət qazanır.

Prezident İlham Əliyevin "Orta dəhliz boyunca: bağlantı, maliyyə və enerji" mövzusunda həsr olunmuş VI Xəzər Biznes Forumunun iştirakçılara müraciətində qeyd olunduğu kimi, Azərbaycan özünəməxsus coğrafi mövqeyinə və sabit siyasi mühitinə görə Orta dəhlizin inkişafında əsas oyunçudur. Ölkənin strateji vizyonu və infrastruktur investisiyaları bu marşrutu Avropa və Asiya şirkətləri üçün getdikcə cəlbedici edir.

Nəqliyyat və logistika üzrə ekspert, Avstriyada fəaliyyət göstərən "ÖBB Rail Cargo Group"un Avrasiya-Çin Əlaqələri Departamentinin rəhbəri Enike Qörfi AZƏRTAC-a müsahibəsində logistika marşrutlarının inkişaf etdirilməsinə yanaşmaların dəyişdirilməsi, Orta dəhlizin perspektivləri, həmçinin Avropa operatorları və regional nəqliyyat tərəfdaşları arasında qarşılıqlı əlaqələri, cari qlobal tendensiyləri əks etdirən nəqliyyat operatorları ilə bağlı öz fikirlərini bölüşür.



- Siz Avrasiya-Çin Əlaqələri Departamentinin rəhbərisiniz. Son bir neçə il ərzində, xüsusən də qlobal təchizat zəncirindəki fasilələrdən sonra logistika marşrutlarının qurulması üçün prioritetlər və yanaşmalar necə dəyişib?

- Son bir neçə il ərzində qlobal tədarük zəncirlərindəki COVID-19 pandemiyasından tutmuş geosiyasi gərginliyə qədər səbəblərdən baş verən fasilələr logistika prioritetlərini əsaslı şəkildə dəyişib. "ÖBB Rail Cargo Group" üçün davamlılıq və marşrutun şaxələndirilməsi Avrasiya strategiyamızın mərkəzi sütunlarına çevrilib. Bu gün biz təkcə ənənəvi Şimal dəhlizinə diqqət yetirmirik, Avropa sənayesi üçün davamlılıq və çeviklik təmin edən Orta dəhliz kimi alternativ əlaqələri getdikcə da-

ha çox inkişaf etdirir və gücləndiririk.

- Artan geosiyasi qeyri-sabitlik və Çin ilə Avropa arasında alternativ marşrutlara marağın artması fonunda Orta dəhlizin potensialını necə qiymətləndirirsiniz?

- Orta dəhliz alternativ variantdan Asiya ilə Avropa arasında strateji əhəmiyyətli əsas marşruta çevrilib. Son zamanlar baş verən geosiyasi qeyri-sabitliyi nəzərə alaraq, həm yükləndirən, həm də yüklənən tərəflərdən bu dəhlizə marağ xeyli artıb. Xüsusilə uyğunlaşdırma, tranzit müddətləri və xərclər sahələrində davamlı problemlərə baxmayaraq, bu dəhliz Avropa ilə Asiyayı birləşdirən davamlı, rəqəbatə davamlı və etibarlı körpü olmaq potensialına malikdir. Bu, "ÖBB Rail Cargo" üçün strateji əhəmiyyət kəsb edən bir marşrutdur.

- Sizcə, Azərbaycan hazırda Orta dəhlizin logistika ekosisteminə tranzit ölkə, mərkəz və ya tamhüquqlu logistika kimi necə fəaliyyət göstərir? Azərbaycanın infrastrukturunun, xüsusən Ələt limanı və dəmir yolu əlaqələrinin Orta dəhliz boyunca yükdaşımaların həcmünün miqyasını artırmağa hazır olması ilə bağlı qənaətiniz necədir?

- Azərbaycan tranzit ölkə deyil. Ələt limanına qoyulan investisiyalar və milli dəmir yolu sisteminin modernləşdirilməsi sayəsində Azərbaycan özünü Orta dəhlizin logistika ekosisteminə mühüm qovşaq kimi yerləşdirir. Onun "Şərq-Qərb" və "Şimal-Cənub" dəhlizlərinin kəşşməsində yerləşməsi ölkəyə tamhüquqlu logistika mərkəzinə çevrilmək potensialı verir. Fikri-

mizcə, infrastruktur, xüsusən Ələtdə yaradılan şərait potensial və rəqəmsallaşmaya daha da koordinasiya edilmiş investisiyalar şərti ilə artan həcmli idarə etmək üçün yaxşı hazırlanıb.

- ÖBB necə hesab edir, Avropanın dəmir yolu operatorları ilə Azərbaycan və Qazaxıstan da daxil olmaqla Orta dəhliz tərəfdaşları arasında əməkdaşlıq hansı səviyyədə təşkil olunur? Avropa operatorları, o cümlədən ÖBB üçün Bakı və ya Ələt kimi mərkəzlərdə iştirakları gücləndirmək nə dərəcədə vacibdir? Onların Qafqaz regionunda mövcudluğunu genişləndirmək planları varmı?

- "ÖBB Rail Cargo Group" hesab edir ki, Avropa dəmir yolu operatorları həm ikitərəfli sazişlər, həm də Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu Assosiasiyası çərçivəsində Orta dəhliz tərəfdaşları ilə sıx əməkdaşlıq edirlər. Bizim üçün Bakı və Ələt kimi qovşaqlar strateji əhəmiyyətlidir: onlar Mərkəzi Asiya ilə Avropa arasında nəqliyyat axını üçün təbii qapılardır. Bu nöqtələrdə mövcudluğumuzu gücləndirmək - hazırda strateji tərəfdaşlıqlar yolu ilə və uzunmüddətli perspektivdə potensial olaraq nümayəndəliklər və ya birgə müəssisələr vasitəsilə bu dəhlizi Avropa şəbəkə-mizə inteqrasiya etmək planı strategiyamızın bir hissəsidir.

- "ÖBB Holding AG" Azərbaycanla müntəzəm uçuşlar

və ya Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TITR) boyunca pilot layihələr həyata keçirməyi düşünürmü? Onun Azərbaycan-da logistika qovşaqlarının və ya marşrut boyu digər əsas nöqtələrin inkişafına investisiya qoymaq və ya texniki dəstək vermək planları varmı? ÖBB-nin Cənubi Qafqaz və ya Xəzər regionu üzərindən tranzitlə bağlı cari və ya planlaşdırılan layihələri haqqında məlumat və-rə bilərsiniz?

- "ÖBB Rail Cargo" Azərbaycan, Türkiyə və Qazaxıstandan olan tərəfdaşlarla birgə Orta dəhliz boyunca blok qatar xidmətlərini fəal şəkildə həyata keçirir. Məqsəd müntəzəmliyi, tranzit müddətini və etibarlılığı sınaqmaq, daha sonra layihəni müntəzəm xidmətlərlə genişləndirməkdir. ÖBB Azərbaycanın infrastrukturunun birbaşa sərmayəçisi olmasa da, biz texniki biliklərin ötürülməsi, əməliyyat əməkdaşlığı və birgə xidmət dizaynı vasitəsilə logistika qovşaqlarının dəstəklənməsi baxımından böyük potensial görürük.

- Sizcə, Orta dəhlizin inkişafını sürətləndirmək üçün hansı tərəfdaşlıq formaları daha effektivdir - dövlət-özəl tərəfdaşlıqlar, konsorsiumlar və ya hökumətlərarası sazişlər?

- Orta dəhlizin inkişafı yalnız çoxpilləli tərəfdaşlıq modeli vasitəsilə mümkündür. İnvestisiyaların səfərbər edilməsi üçün dövlət-özəl tərəfdaşlığı vacibdir; tənzimləyici standartların və sərhəd prosedurlarının uy-

ğunlaşdırılması üzrə hökumətlərarası sazişlər zəruridir; konsorsium modelləri operatorlara resursları birləşdirməyə və səmərəliliyi təmin etməyə kömək edir. Fikrimizcə, ən effektiv yanaşma bütün bu güclü tədbirlərin və dəhlizlər tərəfindən dəstəklənən strategiyaların və Avropa ölkələrinin dəstəklədiyi siyasi institutların birləşməsidir. Məsələn, Avropa İttifaqının "Global Gateway" təşəbbüsündə olduğu kimi.

- Davamlılıq və karbonsuzlaşdırma məsələləri Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu kimi logistika dəhlizlərinin strateji planlaşdırılmasına necə təsir edir? Azərbaycandan keçən marşrut "yaşıl dəhliz" kimi mövqeyə sahib ola bilərmi?

- Davamlılıq və karbonsuzlaşdırma "ÖBB Rail Cargo"nın korporativ strategiyasının təməl daşlarıdır. Dəmir yolu nəqliyyatı artıq enerji istehlakında altı dəfə azalma və avtomobil nəqliyyatı ilə müqayisədə əhəmiyyətli dərəcədə aşağı emissiya təklif edir. Elektrikləşdirmə, limanlarda və terminallarda bərpaulunan enerjiden istifadə və səmərəliliyin artırılması üçün rəqəmsal sistemlərin tətbiqi kimi əlavə tədbirlər həyata keçirilərsə, Orta dəhliz, xüsusən də Azərbaycan-dan keçən marşrut "yaşıl dəhliz" mövqeyinə sahib ola bilər. Bu, təkcə dəhlizin rəqəbat qabiliyyətini artırmayacaq, həm də onu Avropa Yaşıl Sazişinə və qlobal davamlı inkişaf məqsədlərinə uyğunlaşdıracaq.