

Dəyişən qlobal nəqliyyat sistemi kontekstində Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TITR) getdikcə daha çox strateji əhəmiyyət kəsb edir. Qazaxıstanın tanınmış politoloqu Eduard Poletayev AZƏRTAC-a müsahibəsində bu nəqliyyat dəhlizinin inkişaf perspektivləri, rəqabətqabiliyyətliliyi və infrastrukturunun müasirləşdirilməsi barədə danışıb.

- *TITR Çinin "Bir kəmə, bir yol" təşəbbüsündə hansı rolu oynayır?*

- Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu Çinin "Bir kəmə, bir yol" təşəbbüsündə strateji rol oynayır. O, Çinin qərb regionlarının inkişafına kömək edir və Çin mallarının Mərkəzi Asiya və Cənubi Qafqaza çatdırılması üçün ixrac imkanlarını genişləndirir.

Trans-Xəzər marşrutu Qərbi Avropaya yüklərin çatdırılması üçün nəqliyyat dəhlizi olmaqdan daha böyük potensiala malikdir. Onun perspektivləri yük axınının bir hissəsinin regional bazarlara paylanması ilə genişləndirilir. Qazaxıstan və Azərbaycan bu nəqliyyat dəhlizinin inkişafı üçün əsas benefisiarlar və hərəkətvərici qüvvələr olmaqla, həm də TITR layihəsində əsas rol oynayırlar.

Alternativ nəqliyyat marşrutları da var: Çin-Qazaxıstan-Türkmənistan-İran, eləcə də Şimal marşrutu Qazaxıstandan keçməklə Rusiyaya və daha sonra Belarusa gedir ki, bu da Xəzər dənizini keçmədən tranzit imkanlarından istifadə etməyə imkan verir. Qazaxıstan terminal infrastrukturunu genişləndirir: Belarusda (Svisloç), Rusiyada (Selyatino) və Macarıstanda (Budapeşt) konteyner terminalları tikməyi planlaşdırır.

- *TITR boyu ikitərəfli yük daşımalalarının inkişafı üçün hansı addımlar atılır və Azərbaycandan Sian şəhərinə ilk konteyner qatarının buraxılması nə dərəcədə uğurlu olub?*

- TITR-in inkişafında mühüm mərhələ noyabrın sonunda Azərbaycandan Siana (Çin) neft koksu ilə ilk konteyner qatarının buraxılması oldu. Marşrutun iqtisadi səmərəliliyini təmin etmək üçün ikitərəfli yük daşımalarının inkişaf etdirilməsi vacibdir. Hazırda qarşıda duran vəzifə konteynerlərin geri yüklənməsi üçün malların təmin edilməsidir ki, bu da nəqliyyat dəhlizinin hər iki istiqamətdə tam fəaliyyətini təmin edəcək.

Əks yük axınını inkişaf etdirmək üçün marşrutda iştirak edən bütün ölkələrin -

Eduard POLETAYEV: "Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunda əsas aktorlar Qazaxıstan və Azərbaycandır"

Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə, Qazaxıstan və digər Mərkəzi Asiya dövlətlərinin ixrac potensialını təhlil etmək lazımdır. TITR üzrə logistika idarəçiliyinin səmərəliliyinin artırılması təşkilati məsələlərin daha da inkişaf etdirilməsini və proseslərin optimallaşdırılmasına ciddi diqqət yetirməyi tələb edir.

- *TITR üzrə yükdaşıma tarifləri necə dəyişib və bu marşrut nə dərəcədə rəqabətlidir?*

- 2025-ci il üçün yükdaşıma tarifləri 2024-cü ilin dekabrında təsdiq edilib. Saziş zamanı Qazaxıstan, Gürcüstan və Azərbaycan arasında proqnozlaşdırılan daşıma həcmələri müəyyən edilib. Tarif dərəcələrinin dəqiq faizi dəqiqləşdirmə tələb edir.

TMTM rəqabətqabiliyyətlik baxımından maya dəyərində görə dəniz daşımalarından aşağıdır. O, həmçinin sanksiyaların məhdudlaşdırılması səbəbindən mövcud çətinliklərə baxmayaraq, əhəmiyyətli nəqliyyat dəhlizi olaraq qalan Rusiyanın şimal marşrutu ilə rəqabət aparır.

Əsas yük axınları Şərq-Qərb və Qərb-Şərq istiqamətlərində həyata keçirilir.

Dəniz marşrutu xərclərə qənaət edir və müxtəlif nəqliyyat növləri arasında daşıma ehtiyacının olmaması səbəbindən yüklərin çatdırılmasını asanlaşdırır. Nəqliyyatın dəyişdirilməsini tələb edən multimodal daşıma malların çatdırılma müddətini artırır.

Bununla belə dəmir yolu nəqliyyatının uğurlu optimallaşdırılması və çatdırılma müddətlərinin azaldılması Çindən malların tədarükü üçün nəqliyyat dəhlizinin rəqabət qabiliyyətini artırır.

- *2024-cü il üçün tranzit həcmi ilə bağlı qarşıya qoyulan məqsədə nail olunubmu? 2025-ci il üçün həcm proqnozları hansılardır?*

- 2024-cü il üçün nəzərdə tutulan tranzit daşımaların həcmi 4 milyon ton idi. İctimai sahədə təqdim olunan məlumatlar dəyişir, lakin Qazaxıstan Nəqliyyat Nazirliyi 2024-cü ilin ilk 11 ayında

daşımaların həcmnin 4,1 milyon tona çatdığını bildirir.

TITR 2017-ci ildən fəaliyyət göstərir. 2022-ci ildəki azalmadan sonra planlara düzəlişlər edilib: 2025-ci ilə qədər 10 milyon ton hədəfinə indi 2027-ci ilədək nail olunacaq, 2030-cu ildə isə bu rəqəmin 11 milyon tona çatdırılması planlaşdırılır.

Müxtəlif mənbələrə görə, 2024-cü ildə konteyner daşımalarının həcmi əvvəlki illə müqayisədə 20-25 dəfə artıb. Eyni zamanda bəzi mənbələr 60 faizdən 100 faizə qədər artımı göstərən faiz ifadələri ilə bağlı məlumat verir ki, bu da sənayedəki işlərin real vəziyyətini qiymətləndirməyi çətinləşdirir.

Tonlarla yüklərin fiziki həcminə dair statistika ən dəqiqdir, lakin yüklərin növləri, onların dəyəri və TITR-də iştirak edən ölkələr arasında gəlirlərin bölüşdürülməsi haqqında məlumatların olmaması səbəbindən rəqəmlər marşrutun tam səmərəliliyini göstərmir.

Layihənin perspektivli olduğunu nəzərə alsaq, onun iqtisadi səmərəliliyi və tranzit əməliyyatlarından gözlənilən gəlir haqqında aydın təsəvvürə malik olmaq vacibdir. Bu, marşrutun investisiya cəlbəciliyi kontekstində xüsusilə aktualdır.

Avropa İttifaqı layihənin inkişafı üçün 10 milyard dollar ayırmaq niyyətində olduğunu bəyan edib, lakin vəsaitin faktiki daxil olması barədə hələlik məlumat yoxdur.

- *Qazaxıstanın Siandakı logistika terminalının təcrübəsi nə dərəcədə uğurlu olub? Çinin digər şəhərlərində də oxşar terminalların açılması planlaşdırılır?*

- Çinin ən böyük daxili limanı olan Sian uğurlu Qazaxıstan-Çin əməkdaşlığı üçün platformaya çevrilib. Orada yaradılmış Qazaxıstanın logistika mərkəzi qarşılıqlı fəaliyyətin yüksək səmərəliliyini nümayiş etdirir: quru limanın tikintisi rekord müddətdə başa çatdırılıb.

Regionda quru liman şəbəkəsinin inkişafı bir neçə əsas obyektə təmsil olunur.



Lyanyunqanqdakı Qazaxıstan terminalı 2014-cü ildən fəaliyyət göstərir. Qazaxıstan-Çin sərhədində Xorqos "Şərq qapısı" quru limanı da fəaliyyət göstərir.

Qazaxıstan həmçinin Çin sərhədi yaxınlığında yerləşən Baxtı keçidində yeni quru liman tikmək niyyətindədir.

Nəqliyyat dəhlizlərinin genişləndirilməsi məqsədilə Şimal-Cənub marşrutu üzrə Ayagöz (Qazaxıstan) - Baxtı (Qazaxıstan) - Taçen (Çin) marşrutu üzrə hərəkət edəcək dəmir yolu xəttinin çəkilməsi nəzərdə tutulur.

- *TITR-in imkanlarının artırılması üçün hansı infrastruktur layihələri həyata keçirilir?*

- Nəqliyyat dəhlizində yaranan darboğazların aradan qaldırılması istiqamətində işlər aparılır. TITR-in gücü 6 milyon ton təşkil etsə də, hətta nikbin hesablamalara görə də hazırkı yük dövriyyəsini üstələyir, Qazaxıstan-Çin sərhədində sərhəd terminalları və gömrük infrastrukturunu öz imkanları həddində işləyir. Bu, onların genişləndirilməsini və modernləşdirilməsini zəruri edir.

İnfrastrukturun modernləşdirilməsi bir neçə istiqamətdə aparılır və iştirakçı ölkələr arasında daşımaların həcmnin artırılmasına yönəlib. Almatıdan yan keçən dəmir yolu xəttinin çəkilməsi yük daşımalarını sürətləndirəcək, sənişin qatarlarının keçidi ilə bağlı gecikmələri aradan qaldıracaq. Aktau limanında konteyner terminalının tikintisi davam edir. Kurik li-

manında dörd ay ərzində sürətləndirilmiş rejimdə aparılan akvatorianın dərinləşdirilməsi işləri uğurla başa çatdırılıb.

Qazaxıstan Respublikası 2030-cu ilə qədər nəqliyyat və logistika potensialının inkişafı konsepsiyasını həyata keçirir. Bu sənədə əsasən, 11 min kilometr mövcud dəmir yolu xəttinin modernləşdirilməsi və 5 min kilometr yeni dəmir yolu xəttinin çəkilməsi nəzərdə tutulur. Lokomotiv parkının da yenilənməsi planlaşdırılır.

Mövcud geosiyasi vəziyyət və Çinin təşəbbüsləri nəqliyyat dəhlizinin inkişafı üçün əlverişli imkan pəncərəsi yaradıb. Qazaxıstan, Azərbaycan və Gürcüstan üçün bu, onların beynəlxalq logistikada rolunu gücləndirmək və tranzit potensialından əlavə fayda əldə etmək imkanındır.

- *Xəzər dənizində Qazaxıstan donanmasının genişləndirilməsi ilə bağlı vəziyyət necə inkişaf edir? Gəmiqayırmanın inkişafında, gəmilərin sayının artırılmasında irəliləyiş əldə olunubmu?*

- "Kazmortransflot"un 15 gəmidən ibarət dəniz donanması cari daşıma ehtiyaclarını ödəmir. Bu yaxınlarda BƏƏ-də Xəzər dənizinin xüsusiyyətlərinə xüsusi uyğunlaşdırılmış konteyner gəmilərinin tikintisi ilə bağlı ilkin razılaşmalar əldə olunub. Layihə məsləhətləşmə mərhələsində olsa da, onun həyata keçirilməsi regionda dəniz nəqliyyatının inkişafı üçün zəruridir.

Layihənin əhəmiyyətli potensialına baxmayaraq, mövcud vaxt və maliyyə xərcləri səbəbindən onun rəqabət qabiliyyəti baxımından təkmilləşdirmə tələb edir. Uğurlu inkişaf üçün bütün iştirakçı ölkələrin fəal iştirakı ilə kompleks yanaşma lazımdır. Təkmilləşdirmə üçün əsas sahələrə prosedurların sadələşdirilməsi, sənəd axınının optimallaşdırılması və rəqəmsal həllərin tətbiqi daxildir.

- *Multimodal daşımaların optimallaşdırılması və yüklərin daşınması üçün vaxtın azaldılmasına hansı yeni texnoloji həllər tətbiq edilir?*

- Sinqapur şirkətinin iştirakı ilə hazırlanmış "Vahid rəqəmsal pəncərə" layihəsinin həyata keçirilməsi sorğuların işlənməsi üçün tələb olunan vaxtı əhəmiyyətli dərəcədə azaltmağa və TITR-in ümumi məhsuldarlığını artırmağa imkan verir. Bu uğurlu rəqəmsallaşma təcrübəsi nəqliyyat dəhlizinin həm rəqəmsal, həm də fiziki infrastrukturunun daha da təkmilləşdirilməsinə ehtiyac olduğunu nümayiş etdirir.

Çoxsaylı nəqliyyat və logistika marşrutlarının inkişafı sağlam bazar rəqabətini təşviq edir, müştərilərə seçim azadlığı verir. TITR hətta rəqabət qabiliyyətinə dair bəzi məhdudiyyətlərə baxmayaraq, mövcud marşrutlara mühüm alternativdir. Layihə iştirakçılarının vəzifəsi son seçimi müştərinin öhdəsinə buraxaraq, səmərəli tranzit və logistik imkanları təmin etməkdir.

- *2024-cü ilin sonunda Qırmızı dənizdə baş verən hadisələr TITR-dən keçən yük axınına necə təsir edib? Bu marşrutun cəlbəciliyini artırmaq üçün əlavə nələr lazımdır?*

- Süveyş kanalının illik bir milyard tondan çox olan yük axını TITR-dən keçən 4 milyon tonla müqayisə edilə bilməz. Husilərin hücumlarının alternativ marşrutları nəzərdən keçirməyə vadar etməsinə baxmayaraq, böyük nəqliyyat şirkətləri yük axınlarını tez bir zamanda dəyişdirə bilmirlər. Riskləri azaltmaq üçün əlavə xərcləri qəbul edərək Afrika ətrafında marşruta üstünlük verirlər.

TITR iştirakçı ölkələrinin statusunun yüksəldilməsi və bütövlükdə regionun inkişafı alternativ nəqliyyat marşrutunun təmin edilməsi baxımından vacibdir. Layihə potensial müştəriləri cəlb etmək üçün informasiya və analitik dəstəyi gücləndirməlidir, onların çoxu onun imkanlarından xəbərsizdir.

Marşrutun reklam təbliğatını gücləndirmək və onun iqtisadi səmərəliliyi haqqında məlumatların şəffaflığını təmin etmək lazımdır.