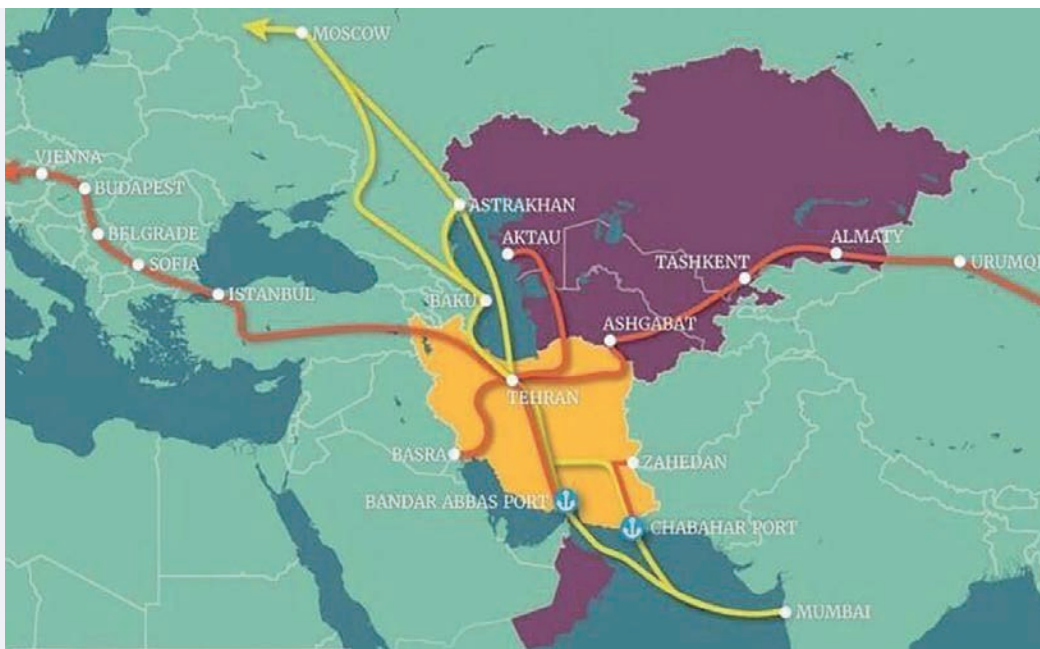


Bu dəhlizin adı ilk dəfə ötən əsrin 70-ci illərində işlədilib. O zamanlar "Şimal-Cənub" ifadəsi "dəhliz" ifadəsi ilə eyni işlədilmirdi. Belə ki, 1976-cı ildə 27 ölkənin iştirakı ilə keçirilən beynəlxalq iqtisadi əməkdaşlıq üzrə Paris Konfransında "Şimal-Cənub dialoqu" kimi yaranmışdır. Bu zaman şimalın inkişaf etmiş, cənubun isə inkişafa ehtiyac duyan ölkələri öz maraqlarını ifadə etmişdi. Sonrakı illərdə bu dialoqun montiqi nəticəsi olan "Şimal-Cənub" dəhlizi fəaliyyətə başlasa da, keçmiş SSRİ ilə Qərbi arasında münasibətlərin ürəkəcan olmaması marşrutun bu gün müzakirə edilən xətt üzrə deyil, daha uzun məsafədən keçməsinə məcburiyyətə çevirmişdi. O vaxtdan bu günə qədər cənubdan şimala daşınan yüklər Hindistanın Mumbay şəhərindən "Şimal-Cənub" dəhlizi vasitəsilə Şimali Avropaya qədər çox uzun bir məsafə qət etməkdədir.

Belə ki, hazırda Asiyadan Avropaya daşınan mallar Hind okeanı limanlarında gəmilərə yüklənir, Ərəbistan dənizi, Ədən boğazı, Qırmızı dəniz və Süveyş kanalından keçməklə Aralıq dənizinə daxil olur. Rusiya, Ukrayna və Mərkəzi Avropa ölkələri üçün nəzərdə tutulmuş yüklər Qara dəniz limanlarına, oradan isə müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə son məntəqələrə daşınır. Şimalda yerləşən ölkələrə isə yüklər daha uzun məsafə qət etməklə daşınır. Yuxarıda qeyd edilən marşrutla Hind okeanından Aralıq dənizinə qədər gələn yük gəmiləri Cəbəllüttariq boğazından Atlantik okeanına çıxır, La-Manş boğazından və Baltik dənizindən keçməklə şimal limanlarına daxil olur. Belə uzun məsafənin qət edilməsi üçün ən azı ayyarım vaxt tələb olunur. Bu cür uzun zaman intervalı isə beynəlxalq ticarətin effektivliyinə mane olan ciddi amil hesab edilir.

Zaman itkisi bu marşrutun çatışmayan yeganə tərəfi deyil. Bu xətt boyu istənilən hadisə ciddi risklər yaradır, marşrut boyu vaxtaşırı daha böyük problemlər ortaya çıxarırdı. Məsələn, 1967-ci ildə baş vermiş "Altı günlük müharibə" 1975-ci ilə qədər 8 il müddətində Süveyş kanalında hərəkəti iflic etmişdi.



“ŞİMAL-CƏNUB” NƏQLİYYAT DƏHLİZİ

Süveyş kanalı - çətin keçid

"Şimal-Cənub" dəhlizinin ən çox problem yaşanan hissələrindən biri Süveyş kanalıdır. Bu kanal Sinay yarımadasının qərbində, Misir Ərəb Respublikasının ərazisində yerləşən, Afrika və Avrasiya materiklərini bir-birindən ayıran, eyni zamanda, Aralıq və Qırmızı dənizləri birləşdirən su kanalıdır. Kanalin uzunluğu 163 km, ən dərin yeri 300 metrdir. Afrika qitəsində yerləşməsinə baxmayaraq, Süveyş kanalı Asiya və Avropa dənizçiliyi üçün çox önəmli su yoludur. Əsas limanları Port-Səid və Süveyşdir. Kanal fransız diplomatı və mühəndisi Ferdinand de Lessepsin rəhbərliyi ilə 1859-1869-cu illərdə çəkilərək 17 noyabr 1869-cu ildə açılmışdır. Bu kanalin istifadəyə verilməsi ilə Avropadan Hindistana dəniz yolu xeyli qısalmışdır. Lakin Süveyş kanalında gəmilərin hərəkəti getdikcə yüksək riskli çox mürəkkəb əməliyyata çevrilir. Çünki küləyin əsməsi gəmilərin üzərində konteyner səthlərinə təsir edərək onun istiqamətini dəyişir. Bu isə kanalda vaxtaşırı gəmi qəzalarının baş verməsinə və kanalin bağlanmasına səbəb olur. Bir neçə saatlıq bağlanmaya gətirən qəzalar global ticarət subyektləri üçün böyük fəsadlar yaradır.

1990-cı və 2004-cü illərdə baş vermiş gəmi qəzaları günlərlə kanalin bağlı qalmasına səbəb olmuşdur. 2021-ci ilin mart ayında isə daha ciddi qəza baş vermişdir. "Ever Given" gəminin burun tərəfi güclü küləyin təsiri ilə kanalin şərq sahilinə ilişmiş, daha sonra davam edən inersiya ilə gəminin arxa tərəfi kanalin qərb sahilinə tərəf hərəkət edərək kanalı tamamilə bağlamışdır. Misir hökumətinin və digər dövlətlərin dəstəyinə baxmayaraq, kanal 6 gün bağlı qalmışdır.

Nəzərə alsaq ki, 2021-ci ildə kanaldan gündə 50-yə yaxın gəmi keçirdi və bu da dünya ticarətinin ümumi həcminin 12 faizini təşkil edirdi, onda yaranan problemin miqyasını təsəvvür etmək o qədər də çətin olmaz. Kanalin kifayət qədər geniş olmaması, gəmilərin isə sayının getdikcə artması artıq uzun müddətdir ki, bəzi yerlərdən gəmilərin növbə ilə keçməsinə zərurətə çevirib. Kanalin genişləndirmə layihəsinin icra mərhələsində olmasına baxmayaraq, onun böyük hissəsi hələ də birtərəfli olaraq qalmaqdadır. Bütün bunlar neft və neft məhsullarından tutmuş digər strateji malların daşınmasında riskləri artırır, risklər isə öz növbəsində qiymətlərin artmasını məcburiyyətə çevirir. Təchizat zəncirindəki qırıqların iqtisadiyyatın ən müxtəlif sahələrinə mənfi təsir göstərir.

Yeni marşrut, yeni məqsəd

"Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizinin yeni marşrutunun yaradılmasına dair ideya 1993-cü ildə meydana gəlmişdir. İdeyanın mərkəzində Sovet İttifaqının dağılmasından sonra bu nəqliyyat dəhlizinin İran və Rusiya üçün əlverişli olan yeni xətt üzərindən yaradılması dururdu. Əsas məqsəd Finlandiya sərhədindən, eləcə də Sankt-Peterburqdan başlayıb Volqa-Baltik kanalından və Volqa çayından keçərək Xəzər dənizinə və ya Xəzərətrafi ərazilərə (Azərbaycan və Mərkəzi Asiya), oradan isə İrana və Hindistana qədər olan ərazini vahid nəqliyyat sistemində birləşdirməkdən ibarət idi. Eyni zamanda, marşrutda Baltikyanı ölkələrə, Ukrayna və Belarusa, Şərqi və Qərbi Avropaya doğru əlavə xətlərin ayrılması nəzərdə tutulurdu. 2000-ci il sentyabrın 12-də Sankt-Peterburq şəhərində Rusiya, İran, Hindistan və Oman Sultanlığının hökumətləri arasında "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi haqqında hökumətlərarası razılaşma imzalandı. Sənəddə "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi ilə şəraitlərin və yüklərin daşınmasının təşkili üçün nəqliyyat münasibətlərinin səmərəliliyini inkişaf etdirmək, iştirakçı dövlətlərin avtomobil, dəniz, dəniz, dəniz və hava nəqliyyatlarının beynəlxalq xidmətlər bazarına çıxışına yardım etmək və s. kimi iqtisadi və siyasi məqsədlər öz əksini tapmışdır.

Razılaşma büddün nəqliyyat növlərini - dəniz, dəniz, avtomobil yolları, çay və hava nəqliyyatı ilə daşınmaları təmin edən nəqliyyat infrastrukturuna və vasitələrinə aiddir. Təkcə Hindistan istisna təşkil edir, onun yalnız dəniz marşrutları ilə iştirakı nəzərdə tutulur.

Dəhlizin coğrafiyası

Yeni dəhlizin yaradılması ilə bağlı 2000-ci ildə bağlanmış sazişə Azərbaycan 2005-ci ildə qoşulmuşdur. Ümumilikdə, "Şimal-Cənub"



nəqliyyat dəhlizinin yaradılmasına dair sazişə bu günə qədər 13 ölkə qoşulub ratifikasiya etmişdir: Azərbaycan, Rusiya Federasiyası, İran, Hindistan, Oman Sultanlığı, Türkiyə, Ukrayna, Bolqarıstan, Ermənistan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan və Belarus respublikaları.

Əgər nəzərdə tutulan layihəyə daxil olan bütün elementlər tamamlanarsa, "Şimal-Cənub" dəhlizi dünyada ən uzun transkontinental nəqliyyat dəhlizi olacaq. Dəhliz Skandinaviya ölkələrindən başlayaraq Rusiya, Azərbaycan, İran, Hindistan və Çin ərazisini, eyni zamanda, Mərkəzi Asiya, Qara dəniz və İran körfəzi ölkələrini əhatə edəcək. Asiya-Sakit okean və Fars körfəzi regionunun tranzit yüklərinin çatdırılmasına, yuxarıda adları qeyd edilən ölkə və regionlararası ticarət əlaqələrinin intensivləşdirilməsinə imkan yaradacaq.

Şimal-Cənub magistralında yüklərin daşınması üçün Xəzər regionunda üç müxtəlif marşrut nəzərdə tutulmuşdur. Bunlar Rusiya-Xəzər dənizi-İran, Rusiya-Qazaxıstan-Özbəkistan-Türkmənistan-İran və Rusiya-Azərbaycan-İran xətləridir. Hər üç qol üzərində Rusiya və İran nə başlanğıc, nə də son deyil. Şimal ucu Rusiyadan sonra Avropanın qərbinə və şimalına, cənub ucu isə İrandan sonra Hind okeanının limanlarına qədər uzanır. Dəhliz çərçivəsində yüklərin 3-cü qol üzrə, yəni Azərbaycan ərazisindən keçən dəniz yolu xəttindən istifadə etməklə daşınması Xəzər dənizi vasitəsilə olan daşınmalarla müqayisədə 5-7 gün tez başa gələcək. Çünki nəqliyyat növlərinin dənizdə dəyişdirilməsi zaman itkisi ilə nəticələnir. Xəzərin şərq sahilı olan marşrut qərb sahilı ilə olan marşrutla müqayisədə daha mürəkkəbdir.

Üstünlük

Süveyş kanalından keçən uzun marşrutla müqayisədə bu marşrutdan istifadə yüklərin daşınma xərclərinin kifayət qədər azalmasına səbəb olacaq. Bəzi mənbələrdə bunun 15-20, bəzi yerlərdə isə 30 faizədək azalacağı bildirilir. Yüklərin təyinat nöqtəsinə çatması üçün lazım olan zaman isə 3 həftəyə qədər azala bilər. Belə ki, dolaylı dəniz marşrutundan 40 faiz qısa olmaqla, bu dəhlizin uzunluğu 7.200 kilometr təşkil edir. Buna görə də Hind okeanı limanları-Ərəbistan dənizi-Ədən boğazı-Qırmızı dəniz-Süveyş kanalı-Aralıq dənizi-Baltik dənizi-Helsinki dəniz yolu ilə yüklərin daşınması 45-60 gün təşkil edərsə, "Şimal-Cənub" dəhlizi üzərindən daşınmalar 20-25 gün ərzində həyata keçirilir. Məsafənin azlığı zamanın qısa olmasına, zamanın qısalığı isə xərclərin azalmasına və keyfiyyətə xidmət edir. Bu baxımdan, yuxarıda qeyd edilən amillər ciddi üstünlüklərdir. Lakin yüklərin son təyinat yerinə daha təhlükəsiz çatdırılması məsələsi zaman və xərc amilindən heç də geri qalmır. Odur ki, bu dəhlizin ən önəmli üstünlüklərindən biri də təhlükəsizlik amili hesab edilə bilər. Ona görə ki, Hind okeanından Avropaya daşınan yüklər yeni marşrut üzrə cəmi üç dövlət - İran, Azərbaycan və Rusiya ərazisindən keçməklə rahat çata bilər. Hazırda marşrut daha çox ölkənin ərazisindən keçir. Eyni zamanda, bu ölkələrin bəzilərində, xüsusilə Yaxın və Orta Şərqi ölkələrində siyasi vəziyyətin qeyri-sabitliyi, eləcə də dənizlərdə və boğazlarda gəmilərə qeyri-qanuni müdaxilə hallarının, hücumların mümkünüyü bu xəttin ciddi risklər daşıdığını göstərir.

İran körfəzi və Hind okeanı regionu ölkələrinin Rusiya və Avropa ölkələri ilə ticarət əlaqələri dinamik inkişaf edir. Buna görə də Azərbaycan "Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizində

iştirakı ölkəmizin iqtisadi və strateji maraqları baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

İlkin olaraq "Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizinin ancaq Xəzərin şərq hissəsi, yəni Qazaxıstan və Türkmənistan ərazisi vasitəsilə, həmçinin Xəzər dənizinin özü ilə keçirilməsi nəzərdə tutulurdusa, Azərbaycanın əlverişli geoqişadi mövqeyi ona həm Şərq-Qərb, həm də Şimal-Cənub əlaqələrində "açar" ölkələrdən biri kimi çıxış etməyə imkan verdi. Azərbaycan faktiki olaraq iki nəhəng nəqliyyat dəhlizinin kəsişmə nöqtəsində yerləşərək iqtisadi müstəqilliyini artırmaqla yanaşı, Avropa və dünya bazarlarına alternativ nəqliyyat marşrutları ilə çıxmaq imkanı qazanır. Eyni zamanda, çoxqütblü nəqliyyat-kommunikasiya şəbəkəsi formalaşdırmaqla geosiyasi mövqelərini daha da gücləndirir. Bu dəhlizin ölkə iqtisadiyyatına qazandıracağı dividendləri nəzərə alaraq, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev 2015-ci ildə "Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən hissəsində işlərin sürətləndirilməsi haqqında" Sərəncam imzalamışdır. 2023-cü ilin sonuna qədər sərəncamın icrası çərçivəsində aşağıdakı işlər görülmüşdür: Astara (AR) - Astara (İİR) dəmir yolu xəttinin Astaraçay üzərində körpüyə qədər 8.3 km hissəsində yeni yol tikilmiş, Astaraçay üzərində dəmiryol körpüsü inşa olunmuş, Dəmiryol körpüsündən İran İslam Respublikası ərazisində tikilmiş yük terminalına qədər 1.4 km yol çəkilmişdir. Azərbaycan tərəfi Astarada (İran) 35 hektar ərazidə dəmir yolu stansiyasının tikintisi və yüklərin boşaldılması üçün terminalların inşasını davam etdirir.

Bakı Beynəlxalq Ticarət Limanının yükəşirmə qabiliyyətinin artırılması və Ələt-Astara avtomobil yolunun yenidən qurulması da Azərbaycanın bu dəhlizə dair icra etdiyi böyük infrastruktur layihələridir.

Perspektiv: sanksiyaların ağalığı

"Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizinin yaradılması ilə bağlı müvafiq sazişə qoşulan ölkələr qarşısında 2030-cu ilə qədər bu dəhlizlə 30 milyon ton tranzit və ikitərəfli yüklərin daşınması mühüm vəzifə kimi qoyulub. Tərəflərin dəhlizin inkişafı kontekstində öz əraziləri vasitəsilə nəqliyyat və tranzit əməliyyatlarının, habelə prosedurlarının asanlaşdırılması məsələləri ilə məşğul olmaq üçün Birgə İşçi Qrupu da yaradılıb.

"Şimal-Cənub" dəhlizi ilə ilkin olaraq il ərzində 5 mln. ton yükün daşınması, gələcəkdə isə dəfələrlə artırılması planlaşdırıldığı üçün bura yatırılacaq investisiyaların asanlıqla geri döncəyini söyləmək olar. Xəzər dənizində Rusiya-İran, Azərbaycan-Türkmənistan-Qazaxıstan bəre xətlərinin fəaliyyət göstərməsi, burada zəruri infraquruktura malik dəniz limanlarının və dəmir yollarının olması "Şimal-Cənub" dəhlizi layihəsinin həyata keçirilməsini asanlaşdırən amillərdir. Lakin yəne də hər bir ölkənin, ələlxüsus da Azərbaycan, İran və Rusiyanın layihə çərçivəsində görməli olduğu işlər və xərcləməli olduğu maliyyə vəsaitləri vardır.

Dəhlizin istifadəyə verilməsi İran tərəfindən neft və neft məhsulları, mineral gübrələr, sement, kimyəvi və digər məhsulların Avropaya daha rəqabətqabiliyyətli çatdırılmasına imkan verəcəkdir. Eyni zamanda, İranın idxal etdiyi taxıl məhsulları, meşə materialları və digər məhsulların daha ucuz idxalına fürsət yaradacaq. İran rəsmilərinin 2023-cü ilin son ayında verdikləri açıqlamaya görə, "Şimal-Cənub" Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin İran üçün gətirəcəyi gəlir neft satışından əldə edilən gəlirə bərabər olacaq və gələcəkdə bu dəhlizdən

gəlir səviyyəsi illik olaraq 20 milyard dollara çatacaq.

Layihə çərçivəsində icrasına ehtiyac duyulan işlər olduqca çoxdur. Azərbaycan-İran sərhədində infraqurukturun təkmilləşdirilməsi, Rusiya ilə Azərbaycan arasında əlavə gömrük məntəqələrinin açılması, gələcəkdə Azərbaycan, Rusiya və İranın energetika sistemlərini birləşdirməyə imkan verəcək kommunikasiyaların yaradılması kimi bir çox işlər tərəflərdən güclərini səfərbər etməyi tələb edir.

İran yaşadığı maliyyə çətinliyi səbəbindən infraqurukturlayihələrinin icrasında Rusiya tərəfindən dəstək almaqdadır. Belə ki, 162 kilometrlik Rəşt-Astara dəmir yolunun tikintisinə Rusiya tərəfindən 1.6 milyard avro həcmində sərmayə yatırılması ilə bağlı razılıq əldə edilmişdir. 2023-cü ilin noyabr ayında İran tərəfinin rəsmi məlumatında bildirilir ki, Rəşt-Astara dəmir yolunun tikintisinin davam etdirilməsi istiqamətində Rusiya ilə danışıqlarda texniki məsələlərin 70 faizi razılaşdırılıb. Yolum tikintisinin maliyyələşdirilmə qrafiki, yükdaşıma imkanının artırılması, stansiyaların inşası, istismarın qaydaları haqqında Rusiya ilə razılıq əldə olunaraq sənəd imzalanıb.

Süveyş kanalı vasitəsilə Hind okeanına çıxaraq Pakistan və Hindistan ilə ticarət əlaqələri saxlayan Avropa ölkələri yeni marşrutdan - "Şimal-Cənub" dəhlizindən istifadə etdikləri təqdirdə həm çəkilən xərcləri, həm də sərf olunan vaxtı əhəmiyyətli dərəcədə azalda bilərlər. Almaniya, Fransa və Avropanın digər apancı ölkələri bu dəhlizdən istifadə etmək qərarına gəlsələr, regionda sülhün və təhlükəsizliyin qorunması üçün öz səylərini artırmağa çalışsınlar. Lakin hazırkı vəziyyətdə adları çəkilən ölkələrin İran və Rusiyanın iqtisadiyyatına töhfə verəcək dəhlizi dəstəkləməsi o qədər də inandırıcı görünmür. Dəhlizin imkanlarının genişləndirilməsi üçün əsas gücün İran, Azərbaycan və Rusiyanın üzərinə düşəcəyi şübhəsizdir.

Daha böyük risk

Yaxın və Orta Şərqdə, eləcə də Şimali Afrikada gedən proseslərin, Qırmızı dənizdə baş verən toqquşmaların dəhlizin uzun standart marşrutu üçün problemlər yaratması dəqiqdir. Buna görə də ilk baxışdan standart marşrutdakı problemlər yeni marşrutun aktuallığını artıracağına ümid yaratsa da, ABŞ amili bu aktuallığın gerçək olmasına imkan verməyəcək. Çünki yuxarıda sadalanan münaqişələr ABŞ-ın regiondakı mövqelərindən daha da möhkəmlənməsi üçün şərait yaradır. Bu isə Rusiya və İranın geosiyasi maraqlarını təhlükə altına alır. Hər iki ölkənin ABŞ təhlükəsini və Qərb təzyiqini nəzərə alaraq öz səylərini birləşdirmək cəhdləri nə qədər ciddi olarsa, bir o qədər risklərin azaldılmasına xidmət edər. Çünki rəsmi Vaşinqtonun "Şimal-Cənub" dəhlizinin əleyhinə olduğunu bir çox məqamlarda görmək mümkündür.

2023-cü il sentyabrın 9-da Yeni Dehlidə "Hindistan-Yaxın Şərq-Avropa İqtisadi Dəhlizi"nin (IMEC) yaradılmasına dair Anlaşma Memorandumunun imzalanması "Şimal-Cənub" dəhlizinin gələcəyi üçün risk yaradan ən böyük amillərdən biridir. Bu dəhliz daha çox Çin lideri Si Cinpinin "Bir kəmə, bir yol" təşəbbüsünə rəqib olaraq qiymətləndirilsə də, burda "Şimal-Cənub" dəhlizində yülkə həcmələrinin artmasına mane ola biləcək məqamlar daha çoxdur. Çünki hər iki dəhlizin Munbaydan başlanması və Avropada bitməsi onların "bir kəmə, bir yol" layihəsindən daha çox bir-birinə rəqib olacağını deməyə əsas verir.

Eldəniz ƏMİROV,
iqtisadçı.