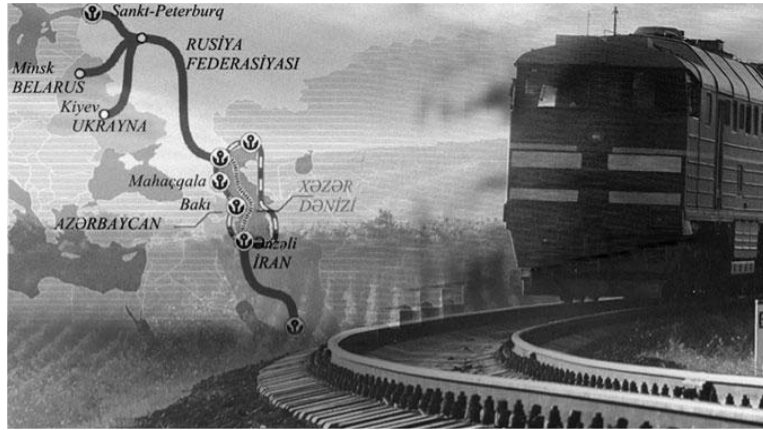


Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin orta xətti: Volqa-Xəzər-Fars körfəzi marşrutu regiona nə vəd edir?

Son illərdə baş verən geosiyasi dəyişikliklər fonunda Avrasiya-da yeni nəqliyyat və logistika dəhlizlərinin inkişafı xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Bu kontekstdə Volqa-Xəzər-Fars körfəzi marşrutunun xüsusi yer tutduğu cənub marşrutu da region ölkələri üçün strateji əhəmiyyət kəsb edir. Bu marşrut region ölkələrinin Qlobal Cənub ölkələri ilə əlaqələrini gücləndirməyə imkan verir.



Azərbaycan Respublikasının Medianın İnkişafı Agentliyi

Yazı Azərbaycan Respublikasının Medianın İnkişafı Agentliyinin maliyyə dəstəyi ilə “Azərbaycan Respublikasının dünya birliyinə integrasiyası, region ölkələri və digər dövlətlərlə, beynəlxalq təşkilatlarla əməkdaşlığının inkişaf etdirilməsi” istiqaməti çərçivəsində hazırlanıb



manda, 2600 ton arpa daşıyan ilk çay-dəniz quru yük gəmisi Orta Volqanın liman terminallarından İranın Əmirabad limanına yola düşdü. Ümumilikdə, ötən il Ulyanovsk liman terminallarından Xəzər və Qara dəniz limanlarına kənd təsərrüfatı məhsulları daşıyan 57 quru yük gəmisi göndərilib. Bundan əlavə, Rusiya və Azərbaycan Demir Yolları Abşeron Logistika Mərkəzi ilə birgə təchizat zəncirlərinin davamlılığını təmin etmək üçün yük saxlama və yenidən bölüşdürmə sistemi yaradılıb. Bu, İrana tranzit müddətini 15 gündən 9 günə endirib.

Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi çoxşaxəlidir. Bu dəhlizə Xəzərin həm şərq sahililə, həm də qərb sahililə quru yolu marşrutlarından əlavə dənizin özü ilə su marşrutu da daxildir. Hələlik su yolu ilə İranın Xəzərdəki limanlarına qədər getmək mümkündür, oradan isə yüklər quru yolu ilə Fars körfəzinə çatdırılır. Lakin Xəzərlə Fars körfəzi arasında kanal ideyası da var, lakin bu layihə çox çətin və bahalı olduğundan hələlik reallaşması üçün addımlar atılmayıb. Lakin bunsuz da bu dəhliz Hind okeanı ilə Xəzəryanı ölkələr arasında ən qısa və ən ucuz marşrut yoludur.

Volqa bölgəsindən başlayaraq Xəzər dənizi ilə və daha sonra Fars körfəzi limanlarına birləşdirən marşrutun yaradılması ideyası 2000-ci illərin əvvəllərində Rusiya, İran və Hindistan tərəfindən irəli sürülən Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin inkişafı çərçivəsində yaranmışdır. 7200 kilometr uzunluğundakı bu dəhliz, Şimali Rusiya və Baltik limanlarını Xəzər dənizi və İran vasitəsilə Hind okeanı ilə birləşdirən Süveyş kanalına alternativ kimi düşünülmüşdür. Lakin uzun illər onun praktiki tətbiqi olduqca yavaş idi. 2022-ci ildən sonra Qərbin sanksiyaları Rusiyayı alternativ marşrutların tətbiqini sürətləndirməyə vadar etdi.

Yeni marşrutun konsepsiyası Volqanın liman terminallarından İranın Ənzəli və Əmirabad limanlarına, daha sonra isə Fars körfəzinə Bəndər Abbas və Çabahar limanlarına birbaşa multimodal logistikanı nəzərdə tutur. Yeni logistika sxemi müxtəlif bölgələrdən yüklərin konsolidasiyasına, xərclərin azaldılmasına və İran və Hindistan limanlarına birbaşa çatdırılmanın təmin edilməsinə imkan verir. Bu marşrut üzrə daşımanın həcmi 2025-ci ilin sonuna qədər ildə 1 milyon tona, 2030-cu ilə qədər isə 3-3,5 milyon tona çatmalıdır. Bun-



dan əlavə, layihə dərhal federal status aldı və onun inkişafı “Kiçik və Orta Sahibkarlıq” və “Beynəlxalq Əməkdaşlıq və İxrac” milli proqramları çərçivəsində başladı.

Planlara əsasən, marşrut aşağıdakı kimi fəaliyyət göstərəcək: Xəzər dənizinin Həştərxan, Mahaçqala və Olya limanlarına demir yolu ilə çatdırılma, ardınca İran, Türkmənistan və Azərbaycana dəniz xidməti, ardınca Fars körfəzinə avtomobil və demir yolu əlaqələri. Rusiya hissəsinin uzunluğu təxminən 2000 km, Ulyanovskdan Bəndər Abbasa qədər bütün zəncir isə təxminən 4500 km-dir. Süveyş kanalı vasitəsilə keçən marşrutla müqayisədə məsafə yarıdan çox, səyahət müddəti 2,5 dəfə qısadır (35 gün əvəzinə 12-15 gün) və xərc demək olar ki, ikiqat azalır. Bu arada, Hindistan və Yaxın Şərqdən gələn mallar- neft-kimya məhsulları, boyalar, tikinti materialları və əvvəllər Avropada alınmış elektrokimyəvi komponentlər- eyni dəhliz vasitəsilə əks istiqamətdə hərəkət edəcək.

Artıq 2024-cü ilin sentyabr ayında Ulyanovsk-Bakı-Astara marşrutu üzrə 3500 ton yük üçün nəzərdə tutulmuş 70 vaqonlu blok qatarının yola salınması üçün hazırlıqlar elan edilmişdi. Eyni za-

Yük daşımalarının artması ilə yanaşı, genişmiqyaslı infrastruktur modernləşdirilməsinə də başlanılıb. Sonuncu Sankt-Peterburq Beynəlxalq İqtisadi Forumunda Ulyanovskda çoxfunksiyalı liman kompleksinin tikintisi ilə bağlı müqavilə imzalanıb. Bu, qida məhsulları, taxıl, bitki yağları və kənd təsərrüfatı xammalının ixracı üçün logistika mərkəzinə çevriləcək. Birinci mərhələdə kompleksin yük daşıma qabiliyyəti ildə 700.000 ton olacaq və layihə Xəzər dənizinə və daha sonra Hind okeanına gedən ümumi marşrut sistemində integrasiya olunacaq. Bundan əlavə, Həştərxana yaxınlaşan demir yolu hissələrinin modernləşdirilməsinə artıq başlanılıb ki, bu da dəhlizin tutumunu artıracaq.

Marşrutun inkişafında əsas mərhələ noyabr ayında Ulyanovskda “Orta Volqa-Xəzər” beynəlxalq forumunun keçirilməsi olub. Forumda Rusiya, İran, Azərbaycan, Türkmənistan və İraqdan olan nümayəndələr marşrut üçün vahid logistika operatoru yaratmaq barədə razılığa gəliblər. Bu struktur daşımaları əlaqələndirəcək, tarif siyasəti formalaşdıracaq, gəmi və konteyner donanmasını idarə edəcək,

yüklər üçün sığorta və gömrük dəstəyini təşkil edəcək. Forumda qeyd edildiyi kimi, vahid operatorun və yeni donanmanın yaradılması siyasi dalğalanmalardan asılı olmaya-raq davamlı nəqliyyat zəncirinin inkişafına imkan verəcək.

İki il ərzində “Orta Volqa-Xəzər-Fars körfəzi” marşrutu regional şəbəkədən beynəlxalq əməkdaşlıq formatına keçərək Xəzəri tədricən yeni Avrasiya logistikası üçün əsas mərkəzə çevirib. Azərbaycan, İran, Türkmənistan, Səudiyyə Ərəbistanı və Birləşmiş Ərəb Əmirlikləri (BƏƏ) artıq layihəyə maraqlarını ifadə ediblər. Bu ölkələrin hər biri burada həm iqtisadi, həm də siyasi üstünlüklər görür. İran üçün bu, ölkənin Avrasiya üçün tranzit mərkəzi kimi rolunun gücləndirilməsi, həmçinin Rusiya və Avrasiya İqtisadi İttifaqı ilə çoxtərəfli əlaqələrin genişləndirilməsi üçün fürsət deməkdir. Azərbaycan və Türkmənistan üçün bu, tranzit gəlirlərinin yeni mənbələrini və Avropa ilə Cənubi Asiyayı birləşdirən logistika şəbəkəsi vasitəsilə ticarəti artırmaq fərsətidir. Rusiya isə Süveyş kanalı və Bosfor boğazını keçməklə formalaşan xətlərə alternativ olan yeni təchizat kanalı əldə edir, ənənəvi marşrutlardan asılılığı və əlaqəli riskləri azaldır, eyni zamanda Qlobal Cənub ölkələri ilə əlaqələri gücləndirir.

Layihənin tam formalaşması üçün iştirakçıların hərəkətlərinin sinxronlaşdırılması və ölkələr arasında tarif və gömrük siyasətlərinin uyğunlaşdırılması zərurəti var. Bu çətinliklərin həlli üçün 2025-ci ildə Rusiya və İran elektron yük rəsmiləşdirmə sistemlərinin integrasiyası haqqında memorandum imzalandı ki, bu da sərhəd rəsmiləşdirmə müddətini 5 gündən 1 günə endirəcək. İnfrastruktur layihələrinin maliyyələşdirilməsi və həyata keçirilməsi problemi də var, çünki dərinləşdirmə, gəmiqayırma və limanların yenidən qurulması əhəmiyyətli investisiya tələb edir. Bundan əlavə, son 30 ildə suyunun səviyyəsi təxminən 3 metr azalan Xəzər dənizinin təbii dayaqlaşması da marşrut üçün ciddi çətinliklər yaradır. Təkcə 2025-ci ildə azalma 25 sm təşkil edib ki, bu da 5 illik rekorddur. Bu, naviqasiyanı çətinləşdirir və dərinləşdirmə xərclərini artırır. Rusiya Nəqliyyat Nazirliyinin məlumatına görə, təkcə Volqa-Xəzər kanalının dərinləşdirilməsinin dəyəri 5 milyard rublu keçib.

Bununla belə, mütəxəssislər layihənin faydalarının potensial xərclərdən xeyli çox olduğuna inanırlar. Rusiyalı ekspertlərin fikrincə, marşrutun inkişafı Rusiyada liman,

nəqliyyat və anbar logistikası sahəsində on minlərlə əlavə iş yeri yarada bilər. Eyni zamanda, marşrut boyunca bütün ölkələrdə ticarət zəncirləri formalaşır və bu da bölgənin investisiya cəlbediciliyini artırır. Bundan əlavə, layihə Xəzərdə gəmiçiliyin dirçəlişinə töhfə verəcək və yerli gəmiqayırmanın inkişafını stimullaşdıracaq.

Ümumiyyətlə, Volqa-Xəzər dənizi-Fars körfəzi marşrutunun perspektivləri əksər ekspertlər tərəfindən son dərəcə müsbət qiymətləndirilir. Qısa müddətdə sabit yük dövriyyəsinin ildə 1-1,5 milyon tona çatacağı və 2030-cu ilə qədər trafik həcmi 5-6 milyon tona qədər artacağı, Hindistan, Pakistan və BƏƏ bazarlarına çıxışı ilə Şimal-Cənub Dəhlizinə tam integrasiya ediləcəyi gözlənilir. Nəticədə Xəzəryanı ölkələr üçün bu əlavə iqtisadi gəlirlər, daha ucuz və daha qısa ticarət yolu, tranzit gəlirləri deməkdir.

Azərbaycanın coğrafi mövqeyi Şərq və Qərb arasında, Şimal və Cənub arasında həm quru yollarla, həm də dəniz yolları ilə müxtəlif nəqliyyat dəhlizlərinin əsas mərkəzlərindən birinə çevrilməyə əsas verir. Bu marşrut vasitəsilə isə biz şimal və cənub ölkələri arasında əsas mərkəzlərdən birinə çevrilə bilərik və hər iki istiqamətdə ticarəti artırmaq üçün əlavə imkanlar əldə edə bilərik. Keçən yazımızda Xəzər və Qara dəniz arasında çəkilməsi nəzərdə tutulan yeni kanal haqda yazmışdıq. Həmin kanalın istifadəyə verilməsindən sonra isə biz Qara dəniz sahililə Avropa ölkələrinə, həmçinin dünya okeanına daha rahat, daha tez və daha böyük həcmli gəmilərlə çıxmaq imkanını əldə edə bilərik. Bu iki nəqliyyat marşrutu birləşsə bu həm də Şərq-Qərb, həm də Şimal-Cənub nəqliyyat şəbəkələri arasında əsas mərkəzlərdən birinə çevriləcək və ölkəmiz də burada əsas qovşaqlardan biri olacaq.

Bu marşrutlar integrasiya olunsa və genişləndirilsə sərfəliliyi, qısalığı və rahatlığı cəhətdən daha üstün mövqeyə çıxar bilər və Avrasiya nəqliyyat sisteminin əsas komponentlərindən birinə çevrilə bilər. Nəticədə Hind okeanı- Qırmızı dəniz-Süveyş kanalı-Aralıq dənizi vasitəsilə daşımaların da əhəmiyyətli bir hissəsi bu marşrutla yönəldilə bilər. Nəticədə Xəzər bölgəsində ticarət həcmi artar, iqtisadi aktivlik çoxalar və bütün region ölkələri bundan iqtisadi gəlirlər əldə edə bilər.

Elçin Bayramlı