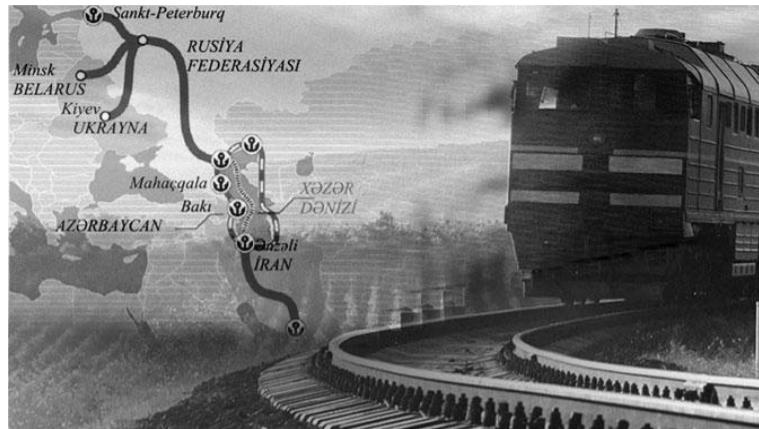


Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin orta xətti: Volqa-Xəzər-Fars körfəzi marşrutu regiona nə vəd edir?

Son illərdə baş verən geosiyasi dəyişikliklər fonunda Avrasiyada yeni nəqliyyat və logistika dəhlizlərinin inkişafı xüsuslu 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.



Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizli çoxşaxəlidir. Bu dəhlizə Xəzərin həm şərqi sahili ilə, həm də qərbi sahili ilə quru yolu marşrutlarından əlavə dənizin özü ilə su marşrutu da daxildir. Hələlik su yolu ilə İranın Xəzərdəki limanlarına qədər getmək mümkündür, oradan isə yükler 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 Xəzəryani 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 sürülen Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin inkişafı çərçivəsində yanmışdır. 7200 kilometr uzunluğundakı bu dəhliz, Şimalı 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 Rusiyani alternativ marşrutların tətbiqini sürətləndirməvə vadar etdi.

Yeni marşrutun konsepsiyası Volqanın liman terminallerinden İranın Önzeli ve Ömirabad limanlarına, daha sonra ise Fars körfezindəki Bəndər Abbas ve Çabahar limanlarına birbaşa multimodal logistikə nəzərdə tutur. Yeni logistika sxemi müxtəlif bölgelərdən yüklerin konsolidasiyasına, xərcərin azaldılmasına və İran və Hindistan limanlarına birbaşa çatdırılmanın təmin edilməsinə imkan verir. Bu marşrut üzrə daşımaların həcmi 2025-ci ilin sonuna qədər ilə 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 programları cariçəsində başlıdı.

Planlara əsasən, marşrut aşağıdakı kimi fəaliyyət göstərecək: Xəzər dənizinin Həştərxan, Mahaçqala və Olya limanlarına dəmir yolu ilə çatdırılma, ardınca İran, Türkmenistan və Azərbaycana dəniz xidməti, ardınca Fars körfəzinə avtomobil və dəmir yolu əlaqələri. Rusiya hissəsinin uzunluğu təxminən 2000 km, Ulyanovskdan Bəndər Abbasə qədər bütün zəncir isə təxminən 4500 km-dir. Süveyş kanalı vasitəsilə keçən marşrutla müqayisədə məsafə yarıdan çox, səyahət müddəti 2,5 dəfə qıсадır (35 gün əvəzinə 12-15 gün) və xərc demək olar ki, ikiqat azalır. Bu arada,

Məkən oları ki, ikiqat azalı. Bu arada, Hindistan və Yaxın Şərqdən gələn məllər- neft-kimya məhsulları, boyalar, tikinti materialları və əvvellər Avropada alınmış elektrokimyəvi komponentlər- eyni dəhliz vasitəsilə eks istiqamətdə hərəkət edəcək.

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

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



Yük daşımalarının artması ile yanaşı, genişmiqyaslı infrastruktur modernleşdirilməsinə də başlanılib. Sonuncu Sankt-Peterburq Beynəlxalq İqtisadi Forumunda Ulyanovskda çoxfunksiyalı liman kompleksinin tikintisi ilə bağlı müqavilə imzalanıb. Bu, qida mehsulları, təxil, bitki yağları və kənd təsərrüfatı xammalının ixracı üçün logistikə mərkəzinə çevriləcək. Birinci mərhələdə kompleksin yük daşımaya qabiliyyəti ilə 700.000 ton olacaq və layihə Xəzər dənizinə və daha sonra Hind okeanına gedən ümumi marşrut sistemini integrasiya olunacaq. Bundan əlavə, Həstərxana yaxınlaşan dəmir yolu hissələrinin modernleşdirilməsinə artıq başlanılib ki, bu da dəhəlizin tutumunu artırıraq.

Marşrutun inkişafında əsas mərhələ noyabr ayında Ulyanovsk-da "Orta Volqa-Xəzər" beynəlxalq forumunun keçirilməsi olub. Forumda Rusiya, İran, Azərbaycan, Türkmenistan və İraqdan olan nümayəndələr marşrut üçün vahid logistik operatoru yaratmaq barədə razılığa gəliblər. Bu struktur daşımaları əlaqələndirəcək, tarif siyaseti formalasdıracaq, gəmi və konteyner donanmasını idare edəcək,

Azərbaycan Respublikasının Medianın İnkışafı Agentliyi

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

yükler üçün siğorta ve gömrük dəstəyini təşkil edəcək. Forumda qeyd edildiyi kimi, vahid operatorun və yeni donanmanın yaradılması siyasi dalgalanmalardan asılı olmaya-raq davamlı nəqliyyat zəncirinin inkişafına imkan verəcək. nəqliyyat və anbar logistikası sahəsində on minlərlə əlavə iş yeri yarada bilər. Eyni zamanda, marşrut boyunca bütün ölkələrdə ticarət zəncirleri formalasır və bu da bölgənin investisiya cəlbediciliyini artırır. Bundan əlavə, layihə Xəzərdə

İki il erzində "Orta Volqa-Xəzər-Fars körfəzi" marşrutu regional təşəbbüsden beynəlxalq əməkdaşlıq formatına keçərək Xəzəri tədricən yeni Avrasiya logistikası üçün əsas mərkəzə çevirib. Azərbaycan, İran, Türkmenistan, Səudiyyə Ərəbistəni ve Birləşmiş Ərəb Əmirlilikləri (BƏƏ) artıq layihəyə maraqlarının 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 iqtisadi ittifaqı ilə çoxtərəfli elaqələrin genişləndirilməsi üçün fürsət de-

məkdir. Azərbaycan və Türkmenistən üçün bu, tranzit gəlirlərinin yeni mənbələrini və Avropa ilə Cənub-Asiyani birləşdirən logistika şəbəkəsi vasitəsilə ticarəti artırmaq fürsətidir. Rusiya isə Süveyş kanal və Bosfor boğazını keçməkla formalanşan xətlərə alternativ olan yeni təchizat kanalı əldə edir, ənənəvi marşrutlardan asılılığı və əlaqələriskləri azaldır, eyni zamanda Qlobal Cənub ölkələri ilə əlaqələri gücləndirir.

neqliyyat və anbar logistikası sahəsində on minlərlə əlavə iş yeri yaradı bilər. Eyni zamanda, marşrut boyunca bütün ölkələrdə ticarət zəncirləri formallaşır və bu da bölgənin investisiya cəlbediciliyini artırır. Bundan əlavə, layihə Xəzərdə gəmiçiliyin dirçəlisinə töhfə verəcək və yerli gəmiçiyarmanın inkişafını stimullaşdıracaq.

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

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

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

Elçin Bayramlı