

РАСШИРЕННЫЙ ВАРИАНТ РАЗБЛОКИРОВКИ
ЖД-СООБЩЕНИЯ В ЗАКАВКАЗЬЕ

Ermənistan və Azərbaycan arasında dəmir yollarının və magistral yollarının bu yaxınlarda açılacağı elan edilməsi, Cənubi Qafqaz ölkələri, Rusiya və İranı əhatə edən beynəlxalq yük tranziti üçün yeni marşrut imkanları yaradır. Buna görə də, regiondaxili və beynəlxalq yük daşımalarının daha da inkişaf etdirilməsi nəzərə alınmaqla, digər mövcud magistral yolların bərpası və yenilərinin yaradılması nəzərdən keçirilir. Bu da öz növbəsində, bütün beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri boyunca artan tıxac səbəbindən Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin bütün mövcud və yeni marşrutlarını birləşdirərək Rusiya, Cənubi Qafqaz, İran və Türkiyə arasında genişləndirilmiş tranzit sahəsi yaradacaq.

Sentyabrın ortalarında Ermənistan və Türkiyənin xüsusi nümayəndələri Ruben Rubinyan və Serdar Kılıç Yerevanda keçirilən görüşdə Gümrü (Ermənistan) və Qars (Türkiyə) arasında təxminən 200 km uzunluğunda dəmir yolu xəttinin istifadəyə verilməsi

Cənubi Qafqaz nəqliyyat arteriyaları Şimal-Cənub Dəhlizinin əsas komponentinə çevrilir

Решт-Астара или Умишли-Парсабаг? Какой участок важнее для развития МТК «Север-Юг»



üçün texniki tədqiqatlara başlamaq barədə razılığa gəldilər. Xatırladaq ki, bu xətt 1993-cü ildən bəri Ankaranın qərarı ilə fəaliyyət göstərmir, lakin 2010-cu illərin ortalarından etibarən tərəflər onun bərpası və qismən modernləşdirilməsi ilə bağlı məsləhətləşmələr aparırlar. Azərbaycan və Ermənistan arasında tranzitin açılması ilə, o cümlədən İcevan (şimal-şərq Ermənistan) ilə Qazax (şimal-qərbi Azərbaycan) arasında təxminən 50 km uzunluğunda ən qısa birləşdirici hissənin açılması ilə Gümrü-Qars xətti Rusiya-Azərbaycan-Ermənistan-Türkiyə-Balkanlar/Şərqi Aralıq dənizi kimi ən qısa dəmir yolu dəhlizinin bir hissəsinə çevriləcək. Bundan əlavə, Qars Ticarət və Sənaye Palatasının rəhbəri Ərtəğrul Əlibəyovlunun sözlərinə görə, bu arteriya ilə bağlı məsləhətləşmələr başlayandan bəri gətirdikcə daha çox investor Qars Ticarət və Sənaye Palatasına zəng edərək avtomobil yolunun bərpası layihəsinə investisiya qoymaq istəklərini bildirməyə başlayıb.

(Foto-1: Əsas Transqafqaz dəmiryolu tranzit arteriyaları)

Ermənistan İnfrastruktur Nazirliyinin məlumatına görə, Gümrü-Qars dəmir yolunun Ermənistan hissəsinin (22 km) təmirinin dəyəri 2022-ci ildə təxminən 17 milyon dollar, 2025-ci ildə isə 32 milyon dollar olaraq qiymətləndirilib. Bildirilir ki, bu hissənin infrastrukturunu bərpadə vəziyyətə düşüb: şpal çürüyüb, relslər və digər avadanlıqlar paslanmış, yol və bitişik ərazi otla örtülüdür.

Mövcud məlumata görə, bütün bu arteriyanın modernləşdirilməsinin hər iki tərəfdən birgə həyata keçirilməsi mümkündür. Bundan əlavə, Ermənistanın xarici işlər naziri Ararat Mirzoyanın İstanbulda keçirilən 3+3 regional məsləhət platformasının iclasında (oktyabr 2024) bildirdiyi kimi, "Gümrü-Qars dəmir yolunun istifadəyə verilməsi, Ermənistan və Azərbaycan arasında dəmir yolu bağlantısı ilə birlikdə, Fars körfəzi ilə Qara, Xəzər və Aralıq dənizləri arasında effektiv əlaqəni təmin edəcək". Buna uyğun olaraq, "Türkiyə ilə dinamik dialoq aparılır və məqsədi diplomatik münasibətlər qurmaq, sərhədləri açmaq və əlaqələri işə salmaqdır".

Türkiyə Prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdoğan avqustun sonla-

rında oxşar bir fikri ifadə etmişdi: "Rusiya, Azərbaycan, Ermənistan və Türkiyə arasında dəmir yolu şəbəkələrinin genişləndirilməsi bütövlükdə regional ticarətə çox müsbət təsir göstərəcək".

Bundan əlavə, Gümrü-Qars xətti, Beynəlxalq Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizinin əlavə, cənub-qərb sektorunu təmsil edən Türkiyə-İraq limanları tranzit dəmir yolu dəhlizinə ("İnkişaf Yolu") əlavə bir marşrutdur. Bundan əlavə, bu yeni sektor İran beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi limanları (Xorremşəhr və Abadan) ilə bağlıdır.

Yerli mənbələr bildirir ki, Cənubi Qafqazda dövlətlərarası və tranzit arteriyalarının açılması Parsabaddan İmişliyə (təxminən 70 km) yeni İran-Azərbaycan dəmir yolu xəttinin tikintisini irəli aparır. Bu, Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin qərbi Xəzər sektorunun cənub-qərbi İran limanlarına (Abadan, Xorremşəhr, Bəndər-Deylam) ən qısa məsafədə çatmasına imkan verəcək.

Xatırladaq ki, 2024-cü ilin sentyabr ayında Rusiyanın VTB Layihə Ofisi bu dəmir yolu xətti üçün layi-

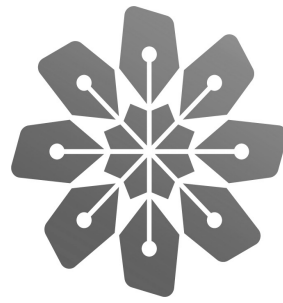
hə təqdim etdi. Marşrut Rəşt ilə Astara limanı arasındakı 160 km-lik hissəyə alternativ kimi nəzərdən keçirilir və bu hissə dəfələrlə təxirə salınıb. Yeni layihə Rusiya, Azərbaycan və İran üçün ümumi olacaq 1520 mm-lik yol nəzərdə tutur. İlk məlumata görə, belə bir xəttin tikintisi, ehtimal ki, Rusiyanın iştirakı ilə, gələn il üçün planlaşdırılır.

(Foto-2: Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin qərbi Xəzər sektorunun yeni hissəsi)

Bundan əlavə, yuxarıda qeyd olunan arteriyaların açılması sözün əsl mənasında uzunmüddətli məqsədi olan ümumavasiya tranzit sistemi yaradır. Cənubi Qafqaz Dəmir Yolunun (Rusiyanın Ermənistan Dəmir Yolunu idarə edən idarəsi) baş direktoru Aleksey Melnikovun sözlərinə görə, indi Çindən Ermənistan və Ermənistan vasitəsilə digər ölkələrə konteyner qatarlarının göndərilməsini təşkil etmək mümkündür. Melnikov çox güman ki, bu cür qatarların Orta Asiya-İran-Azərbaycan üzərindən tranzitini nəzərdə tutur. Alternativ olaraq, o, həmçinin Azərbaycan üzərindən tranziti istisna edən uzunmüddətli layihəyə- təxminən 250 km uzunluğunda Ermənistan (Meğri)- İran (Merand) dəmir yolunun tikintisinə də istinad edir.

Qeyd etmək lazımdır ki, 2010-cu illərin əvvəllərində qismən yenilənən bu layihə, əsasən maliyyə-ələşdirmə ilə bağlı fikir ayrılıqlarına görə həyata keçirilməyib. Üstəlik, bu arteriya Ermənistanı birbaşa Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinə bağlayacaq və bununla da əlavə marşrut yaradacaq. O, həmçinin İran limanları ilə Qara dəniz hövzəsi arasında ən qısa əlaqəni təmin edəcək.

Cənubi Qafqaz Dəmir Yolları



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.

Direktorlar Şurasının sədri Aleksandr Mişarin 2018-ci ilin avqust ayının ortalarında bu layihə haqqında olduqca konkret danışmışdı: "İrəndən Ermənistanə dəmir yolunun çəkilməsi texniki cəhətdən tamamilə mümkündür. Sadəcə üzərində işləməli və investisiya axtarmalıyıq". O bildirib ki, belə bir layihənin həyata keçirilməsi növbəti 10 ilin nəticələrindən biri ola bilər.

O da diqqətləyiqdir ki, məhz Cənubi Qafqaz magistral yollarının

arasında 12 sentyabr 2000-ci ildə hökumətlərarası müqavilə əsasında yaradılıb, inanıram ki, bu, hansı tərəfdaşların etibarlı hesab edilib- edilməməsi ilə bağlı fərziyyələr aradan qaldırır".

Diplomatik nümayəndə vurğulayıb ki, Rusiya Federasiyası hər 3 dəhliz marşrutunun- qərb (Azərbaycan vasitəsilə), şərq (Qazaxıstan və Türkmənistan vasitəsilə) və Transxəzər (dəniz yolu ilə) marşrutunun eyni dərəcədə vacib olduğuna inanır.



açılması zamanı, 12 noyabrda Rusiya Dəmir Yolları Rusiyadan Azərbaycana və Azərbaycan vasitəsilə Gürcüstana qara metallurgiya mallarının ixrac daşınması üçün tariflərdə 50% endirimi 2026-cı ilə qədər uzadıb.

Bir sözlə, Cənubi Qafqazdakı polad arteriyaların və onların qollarının sonuncu açılması Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin bir-biri ilə əlaqəli marşrutlarının geniş, şəxələnməmiş sisteminin formalaşdırılmasına imkan verəcək.

Yeri gəlmişkən, bu gün Rusiya Xarici İşlər Nazirliyinin mətbuat katibi Mariya Zaxarova bildirib ki, Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin inkişafı Moskvanın Tehranla əməkdaşlıqda mütləq prioriteti olaraq qalır.

Dəhlizin şərq marşrutu ilə Rusiyadan İrana ilk qatarın gəlməsi ilə bağlı şərh verərkən, o, bu layihənin regional əhəmiyyət kəsb etdiyini və iki ölkə arasında Hərtərəfli Strateji Tərəfdaşlıq Sazişində əsas yer tutduğunu vurğulayıb.

Zaxarova qeyd edib ki, "Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi Rusiya, Hindistan və İran

O, xatırladı ki, Rusiyadan İrana dəmir yolu ilə yük daşınması 2014-cü ildə, şərq marşrutu yaradıldığı vaxtdan bəri sistemətiq şəkildə həyata keçirilir.

Zaxarova həmçinin bildirib ki, noyabrın 10-da Tehran yaxınlığındakı yeni Aprin quru limanına yük daşıyan ilk qatar çatıb və bu, ictimaiyyətin diqqətini cəlb edən xəbər hadisəsinə çevrilib. Sonda o, bütün tərəflərin layihənin inkişafında maraqlı olduğunu və infrastrukturun təkmilləşdirilməsi və inzibati maneələrin aradan qaldırılması da daxil olmaqla, konstruktiv əməkdaşlığa hazır olduqlarını vurğulayıb.

Göründüyü kimi, Azərbaycanın da daxil olduğu Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi sistemi çoxşaxəli və çoxistiqamətli. Bu da region ölkələrinə bütün iqtisadiyyatda və formalarda (dəniz yolu, quru yolu) dünyanın müxtəlif bölgələrinə birbaşa çıxış imkanı yaradır. Azərbaycan da daxil olmaqla region ölkələri bu şəbəkə vasitəsilə həm ticarət həcmi artırma, çatdırma müddətini qısalda bilər, eyni zamanda tranzit gəlirləri əldə edə bilər.

Elçin Bayramlı