

Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin şaxələnməsinin Azərbaycan üçün perspektivləri

Rusiyada Cənubi Qafqaz üzrə daha bir nəqliyyat dəhlizinin yaradılmasına başlanıb. Belə ki, Xəzərlə-Qara dəniz arasında Şimali Qafqaz boyunca yeni nəqliyyat dəhlizi - dəmir yolu və avtomobil yolları şəbəkəsi formalasdırılacaq. Bu, Azərbaycan üçün də böyük əhəmiyyətə malik olan Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin şaxələnməsi və böyüməsi üçün son dərəcə vacid layihələrdən sayılır.

Şimali Qafqaz Federal Dairəsinin iqtisadi inkişafı üzrə hökumət komissiyası ilə görüşdən sonra Rusyanın Baş naziri Mixail Mişustin Rusiya Nəqliyyat Nazirliyinə, iqtisadi inkişaf Nazirliyi, Maliyyə Nazirliyi və Rusiya Dəmir Yolları ilə birlikdə Dağıstan, İnquşetiya və Çeçenistan hökumətlərinə təxminən 600 km uzunluğunda Mineralniye Vodi - Mozdok - Nazran - Qroznı - Mahaçqala - Dərbənd marşrutu boyunca dəmir yolu xidmətinin yaradılması üzərində işləməyi tapşırıd. Bu iş, digər məsələlərlə yanaşı, "layihənin birinci mərhəlesi - Sleptsovskaya - Qroznı hissəsində dəmir yolu infrastrukturunun bərpası - 2028-ci ilə qədər 15 milyard rubl məbləğində maliyyələşdirmə mənbələrinin müəyyən edilməsini" tələb edir.

Layihə, bir tərəfdən Dağıstan limanları ilə Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin qərbi Xəzər (Rusya - Azərbaycan) xətti, digər tərəfdən isə əsas Şimali Qafqaz dəmir yolu xətti arasında əlavə dəmir yolu dəhlizinin yaradılmasını nəzərdə tutur. Bu xəttin uzunluğunun təxminən 65%-i Mineralniye Vodi bölgəsində, Çeçenistanın şimalında və Dağıstanın Xəzər sahili boyunca dəmir yolu yenidən qurulmasıdır.

Foto-1. Yeni Şimali Qafqaz - Azərbaycan dəmir yolu dəhlizinin sxemi



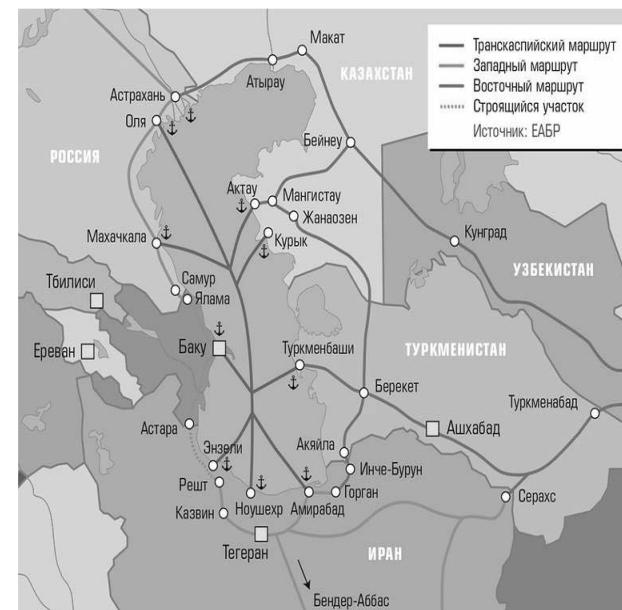
Ümumiyyətə, yeni magistral Rusyanın Xəzər bölgəsindən və Azərbaycandan Rusyanın Qara dəniz limanlarına və Rusyanın Mərkəzi Avropa bölgəsinin əsas yollarına ən qısa marşrut boyunca əlavə bir çıxış yaradacaq. Bu, Xəzər dənizinin şimal və qismən mərkəzi sektorlarının dayazlaşmasının Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinə təsirini azaldacaq; yeni magistral əvvəllər Dağıstan və Həştərxan bölgəsinin Xəzər limanları üçün planlaşdırılan yüklerinin bir hissəsinin qəbul edəcək.

Xəzər dənizinin şimalındakı vəziyyət, Rusiya hökumətinin Olyan limanına və Həştərxan limanının bəzi körpülərinə birləşdirən 190 kilometrlik Volqa-Xəzər Gəmiçilik Kanalının (4,2 metrdən 4,5-4,6 metrə qədər) dərinləşdirilməsindən imtina etmək planları ilə də təsdiqlənir. Avqust ayında Baş nazirin müavini Vitali Savelyev Vladimir Putinin müvafiq məktub gönderib. Səbəb, Xəzər dənizinin şimalının və Volqa Deltasının bir hissəsinin dayazlaşması səbəbindən işin dəyəri daim artırmadı və bu da tranzit yükler də daxil olmaqla, bu limanlarda emal olunan yüklerin həcmini azaldı.

Bu vəziyyət birbaşa olmama da, dolay yolla bu bölgədəki dəmir yollarına yük axınlarının yenidən istiqamətləndirilməsinə kömək edir. Buna uyğun olaraq, Rusiya Dəmir Yolları (RJD) 2025-ci ilin iyul ayından 31 dekabr tarixine qədər Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin (BND) qərbi Xəzər marşrutu boyunca kömür, kimyəvi gübrələr və qara metalların ixrac daşınmalarına 50%-ə qədər tarif endirimləri tətbiq edib. Mövcud məlumatə görə, bu endirimlər 2026-ci ildə uzaqlaşacaq. Bu güzəştlər xüsusilə Şimali Qafqaz bölgəsindən və Həştərxan vilayətindən Azərbaycana, daha sonra isə İranın dəmir yolu ilə ixrac yük daşınmalarına yönəlib.

Foto-2. Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi Marşrutları

Bundan əlavə, Dərbənddən təxminən 25 km cənubda yerləşən Rusiya ilə Azərbaycan arasında Samur-Yalama dəmir yolu hissəsinin tutumu yaxın illərdə artacaq. Dağıstan hökü-



mətinin baş nazirinin müavini Rizvan Qaziməqomedov bildirib ki, Rusiya-Azərbaycan sərhədi yaxınlığında 2023-cü ildən bəri davam edən Samur-II stansiyasının tikintisi 2030-cu ilə qədər başa çatmalıdır. O, bunun hərtərəfli sərhəd dəmir yolu qoşlaşığı olacağını qeyd edib.



Rusya Dəmir Yollarının məlumatına görə, yeni stansiya Rusiyada Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin qərbi Xəzər hissəsinin ötürmə qabiliyyətini 35 faizdək artıraraq ildə 15 milyon tona çatdıracaq. Yeni Samur-II stansiyasında zəruri dəmir yolu infrastrukturunun yaradılması üçün maliyyələşdirmə 13,7 milyard rubl (175,653 milyon ABŞ dolları) təşkil edir. Bu iş Rusiya ilə həmsərhəd olan Biləcəri-Yalama stansiyası hissəsində Azərbaycan Dəmir Yolları tərəfindən görülen işlər ilə sinxron şəkildə həyata keçirilir.

Rusyanın Xəzər limanlarına bitişik dəmir yollarının, xüsusən də Azov-Qara dəniz hövzəsindəki dəmir yollarının kifayət qədər tutmulu olması da yeni Mineralniye Vodi-Mozdok-Qroznı-Mahaçqala-Dərbənd dəmir yoluun lehinedir. Bu, digər məsələlərlə yanaşı, Azov-Qara dəniz hövzəsi ilə Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin qərbi Xəzər marşrutu arasında xarici ticarət və tranzit yüklerin dəmir yolu daşınmasına həcmi artıracaq.

"Azov-Qara dəniz hövzəsinin dəniz limanlarına dəmir yolu yanaşmalarının inkişafı" federal layihəsinə əsasən, 2024-cü il üçün yükötürmə qabiliyyəti ildə 125 milyon ton olaraq qiymətləndirilmişdi, Azov-Qara dəniz hövzəsinin dəniz limanlarının yük dövriyyəsi isə 2024-cü ildə 275 milyon tonu keçib. Bu o deməkdir ki, dəmir yolu infrastrukturunu dəniz nəqliyyatı üçün manəy yaradır. Neticədə, Rusiya və beynəlxalq yükdaşları bu bölgədə logistika risklərini nəzərə almaq məcburiyyətində qalırlar ki, bu da logistika xərclərinin artmasına və limanların rəqabət qabiliyyətinin ümumi azalmasına səbəb olur.

Bundan əlavə, Xəzər-Azov-Qara dəniz regionunda 2030-cu ilə qədər tələb olunan dəmir yolu ötürmə gücü ən azı 200 milyon ton təşkil edir ki, bu da əsasən Azov-Qara dəniz limanının və dəmir yolu şəbəkəsinin 2024-cü ildən başlayaraq Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizində daha fəal istirahəti ilə əlaqədardır.

Rosmorport-un 7 oktyabra olan son məlumatlarına görə, yanvar-avqust aylarında Qara, Azov və Xəzər dənizlərindəki Rusiya limanlarında yük daşımalarının həcmi 170 milyon ton təşkil etməsi 2024-cü ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 9,8% azalma deməkdir. Xüsusiət, Novorossiysk, Tuapse, Taqanrog, Azov, Rostov-na-Donu, Taman, Temryuk, Kavkaz, Yeysk, Mahaçqala, Olyan və Həştərxan limanlarında Rusiya ixrac taxilinin daşımalarının həcmi yaridan çox azalıb.

Hesab olunur ki, xüsusilə Cənubi və Şimali Qafqaz Federal Daireləri, Rusiya Dəmir Yolları və limanları arasında regionlararası koordinasiya regionun yük bazasını, daşımaya qabiliyyətini genişləndirəcək və nəqliyyat axınlarını aydın şəkildə əlaqələndirəcək. Buna uyğun olaraq, yeni Mineralniye Vodi-Mozdok-Mahaçqala-Dərbənd avtomobil yolu, Şimali Qafqazda digər nəqliyyat və logistika təşəbbüsleri bu məsələlərin həlliən yönəlib. Bu, nəticədə etibarilə Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin təkəc Xəzər dənizinin deyil, həm də Qara dəniz sektorlarının rəqabət qabiliyyətini artıracaq. Hər bir halda, Qafqazda nəqliyyat şəbəkələrinin şaxələnməsi region ölkələrinin bütün istiqamətlərə sürətli və genişləndirilməcəcək. Şəhərin təmin edəcək, Şərqi-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində nəhəng logistik imkanlar təqim edəcək. Azərbaycan bu dəhlizlərlə Şimali Qafqaz vasitəsilə eyni zamanda həm şimala (Baltik dənizi və şimali Avropa), həm qərbe (Qara dəniz bölgəsinə və Mərkəzi Avropaya, həm də şimal -şərqi bölgələrinə (Şərqi Rusiya-Qazaxstan və s) rahat çıxış əldə edəcək.



Elçin Bayramlı