

Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin Şaxələnməsinin Azərbaycan üçün perspektivləri

Rusiyada Cənubi Qafqaz üzrə daha bir nəqliyyat dəhlizi-nin yaradılmasına başlanıb. Belə ki, Xəzər- Qara dəniz ara-sında Şimali Qafqaz boyunca yeni nəqliyyat dəhlizi- demir-yolu və avtomobil yolları şəbəkəsi formalaşdırılacaq. Bu, Azərbaycan üçün də böyük əhəmiyyətə malik olan Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin şaxələnməsi və böyü-məsi üçün son dərəcə vacid layihələrdən sayılır.

Şimali Qafqaz Federal Dairəsinin iqtisadi inkişafı üzrə hökumət komissiyası ilə görüşdən sonra Rusiyanın Baş nazi-ri Mixail Mişustin Rusiya Nəqliyyat Nazirliyinə, İqtisadi İnkişaf Nazirliyi, Maliyyə Nazirliyi və Rusiya Dəmir Yolları ilə bir-likdə Dağıstan, İnquşetiya və Çeçenistan hökumətlərinə təx-minən 600 km uzunluğunda Mineralniye Vodi - Mozdok - Nazran - Qroznı - Mahaçqala - Dərbənd marşrutu boyunca demir yolu xidmətinin yaradılması üzərində işləməyi tapşırırdı. Bu iş, digər məsələlərlə yanaşı, "layihənin birinci mərhələsi - Sleptovskaya - Qroznı hissəsində demir yolu infrastrukturu-nun bərpası - 2028-ci ilə qədər 15 milyard rubl məbləğində maliyyələşdirmə mənbələrinin müəyyən edilməsi"ni tələb edir.

Layihə, bir tərəfdən Dağıstan limanları ilə Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin qərbi Xəzər (Rusiya - Azər-baycan) xətti, digər tərəfdən isə əsas Şimali Qafqaz demir yolu xətti arasında əlavə demir yolu dəhlizinin yaradılmasını nəzərdə tutur. Bu xəttin uzunluğunun təxminən 65%-i Mine-ralniye Vodi bölgəsində, Çeçenistanın şimalında və Dağısta-nın Xəzər sahili boyunca demir yolunun yenidən qurulması-dır.

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



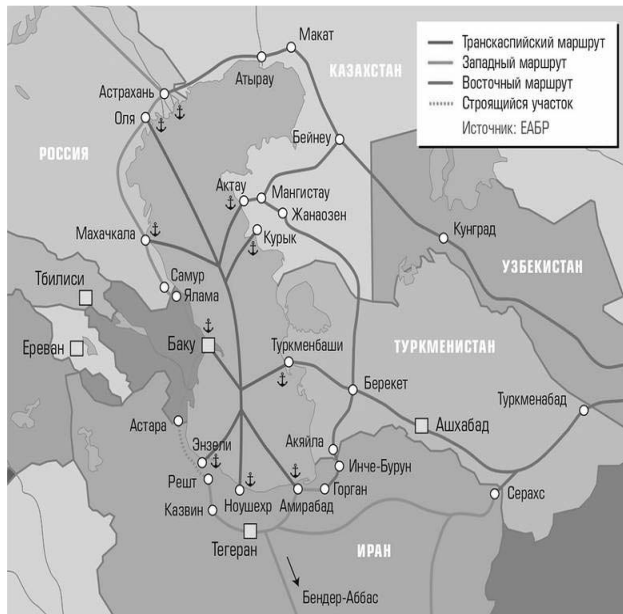
Ümumiyyətlə, yeni magistral Rusiyanın Xəzər bölgəsi-nin və Azərbaycandan Rusiyanın Qara dəniz limanlarına və Rusiyanın Mərkəzi Avropa bölgəsinin əsas yollarına ən qısa marşrut boyunca əlavə bir çıxış yaradacaq. Bu, Xəzər dənizi-nin şimal və qismən mərkəzi sektorlarının dayazlaşmasının Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinə təsirini azalda-caq; yeni magistral əvvəllər Dağıstan və Həştərxan bölgəsi-nin Xəzər limanları üçün planlaşdırılan yüklərinin bir hissəsi-ni qəbul edəcək.

Xəzər dənizinin şimalındakı vəziyyət, Rusiya hökuməti-nin Olya limanına və Həştərxan limanının bəzi körpülərinə birləşdirən 190 kilometrlik Volqa-Xəzər Gəmiçilik Kanalinin (4,2 metrden 4,5-4,6 metrə qədər) dərinləşdirilməsindən imti-na etmək planları ilə də təsdiqlənir. Avqust ayında Baş nazi-rin müavini Vitali Savelyev Vladimir Putine müvafiq məktub göndərmiş. Səbəb, Xəzər dənizinin şimalının və Volqa Deltası-nın bir hissəsinin dayazlaşması səbəbindən işin dəyəri daim artır və bu da tranzit yüklər də daxil olmaqla, bu limanlarda emal olunan yüklərin həcmi azaldır.

Bu vəziyyət birbaşa olmasa da, dolayı yolla bu bölgədəki demir yollarına yük axınlarının yenidən istiqamətləndirilməsi-nə kömək edir. Buna uyğun olaraq, Rusiya Dəmir Yolları (RJD) 2025-ci ilin iyul ayından 31 dekabr tarixinə qədər Şi-mal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin (BND) qərbi Xə-zər marşrutu boyunca kömür, kimyəvi gübrələr və qara metal-ların ixrac daşınmalarına 50%-ə qədər tarif endirimləri tətbiq edib. Mövcud məlumata görə, bu endirimlər 2026-cı ildə uza-dılacaq. Bu güzəştlər xüsusilə Şimali Qafqaz bölgəsindən və Həştərxan vilayətindən Azərbaycana, daha sonra isə İrana demir yolu ilə ixrac yük daşınmalarına yönəlib.

Foto-2. Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi Marşrutları

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



mətinin baş nazirinin müavini Rizvan Qazimaqomedov bildi-rir 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 demir yolu qovşağı olacağını qeyd edib.



Rusiya Dəmir Yollarının məlumatına görə, yeni stansiya Rusiyada Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin qər-bi Xəzər hissəsinin ötürmə qabiliyyətini 35 faizədək artıraraq ildə 15 milyon tona çatdıracaq. Yeni Samur-II stansiyasında zəruri demir yolu infrastrukturunun yaradılması üçün maliyyə-ləşdirmə 13,7 milyard rubl (175,653 milyon ABŞ dolları) təşkil edir. Bu iş Rusiya ilə həmsərhəd olan Biləcəri-Yalama stan-siyası hissəsində Azərbaycan Dəmir Yolları tərəfindən görü-lən işlər ilə sinxron şəkildə həyata keçirilir.

Rusiyanın Xəzər limanlarına bitişik demir yollarının, xüsu-sən də Azov-Qara dəniz hövzəsindəki demir yollarının kifayət qədər tutumlu olması da yeni Mineralniye Vodi-Mozdok-Qroznı-Mahaçqala-Dərbənd demir yolunun lehəndir. Bu, di-gər məsələlərlə yanaşı, Azov-Qara dəniz hövzəsi ilə Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin qərbi Xəzər marşrutu arasında xarici ticarət və tranzit yüklərin demir yolu daşınma-sının həcmi artıracaq.

"Azov-Qara dəniz hövzəsinin dəniz limanlarına demir yo-lu yavaşmalarının inkişafı" federal layihəsinə əsasən, 2024-cü il üçün yükötürmə qabiliyyəti ildə 125 milyon ton olaraq qiymətləndirilmişdi, Azov-Qara dəniz hövzəsinin dəniz li-manlarının yük dövriyyəsi isə 2024-cü ildə 275 milyon tonu keçib. Bu o deməkdir ki, demir yolu infrastrukturu dəniz nəqliyyatı üçün maneə yaradır. Nəticədə, Rusiya və beynəlxalq yükdaşıyanlar bu bölgədə logistika risklərini nəzərə almaq məcburiyyətində qalırlar ki, bu da logistika xərclərinin artma-sına və limanların rəqabət qabiliyyətinin ümumi azalmasına səbəb olur.

Bundan əlavə, Xəzər-Azov-Qara dəniz regionunda 2030-cu ilə qədər tələb olunan demir yolu ötürmə gücü ən azı 200 milyon ton təşkil edir ki, bu da əsasən Azov-Qara dəniz lima-nının və demir yolu şəbəkəsinin 2024-cü ildən başlayaraq Şi-mal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizində daha fəal iştirakı 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. Xüsusilə, Novorossiysk, Tuapse, Taqan-roq, Azov, Rostov-na-Donu, Taman, Temryuk, Kavkaz, Yeysk, Mahaçqala, Olya və Həştərxan limanlarında Rusiya ixrac taxılının daşımala-rının həcmi yarıdan çox azalıb.

Hesab olunur ki, xü-susilə Cənubi və Şimali Qafqaz Federal Dairələri, Rusiya Dəmir Yolları və limanları arasında regionlararası koordina-siya regionun yük baza-sını, daşıma qabiliyyətini genişləndirəcək və nəqliyyat axınla-rını aydın şəkildə əlaqələndirəcək. Buna uyğun olaraq, yeni Mineralniye Vodi-Mozdok-Mahaçqala-Dərbənd avtomobil yo-lu, Şimali Qafqazdakı digər nəqliyyat və logistika təşəbbüsle-ri bu məsələlərin həllinə yönəlib. Bu, nəticə etibarilə Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin təkcə Xəzər dənizinin deyil, həm də Qara dəniz sektorlarının rəqabət qabiliyyətini artıracaq. Hər bir halda, Qafqazda nəqliyyat şəbəkələrinin şa-xələnməsi region ölkələrinin bütün istiqamətlərə sürətlə və genişləndirilməsinə təmin edəcək, Şərq-Qərb və Şimal-Cə-nub nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində nəhəng logistik im-kanlar təqdim edəcək. Azərbaycan bu dəhlizlərlə Şimali Qaf-qaz vasitəsilə eyni zamanda həm şimala (Baltik dənizi və şi-mali Avropa), həm qərbə (Qara dəniz bölgəsinə və Mərkəzi Avropaya, həm də şimal -şərq bölgələrinə (Şərqi Rusiya-Qa-zaxstan və s) rahat çıxış əldə edəcək.

Elçin Bayramlı