



“Yaşıl dünya” naminə həmrəylik



Almaniyanın ölkəmizdəki səfirinin müavini Hayko Şvarts Bakıda keçirilən “Azərbaycanda dəmiryol texnologiyalarında innovasiyalar: Alman şirkətləri üçün tərəfdaşlıqlar və imkanlar” adlı forumunda Orta Dəhlizin sıfır tullantılarla ekoloji təmiz nəqliyyat marşrutuna çevrilmək üçün böyük potensiala malik olduğunu bildirib.

O, respublikamızın əsas nəqliyyat mərkəzi kimi rolunun getdikcə artdığını qeyd edərək 3 il yarım əvvəl Azərbaycana gəldikdə burada Transxəzər Nəqliyyat Dəhlizini (Orta Dəhliz) durğun vəziyyətdə gördüyünü vurğulayıb: “Lakin son illərdə bu sahədə vəziyyət xeyli dəyişib. Hazırda bu marşrut təkcə Çindən Avropaya malların daşınmasını deyil, həm də regional əlavə dəyər zəncirlərinin yaradılmasına töhfə verməyə başlayıb. Dəmir yolları və limanların bu proseslərdə mərkəzi rol oynaması gerçəkləşib”.

Hayko Şvartsın sözlərinə görə, COP29-a hazırlıqlar fonunda ekoloji dayanıqlıq məsələsi xüsusi önəm daşıyır və Azərbaycan enerji istehsalçısı kimi rolundan əlavə, Orta Dəhlizi sıfır tullantılarla gerçəkləşdirən “yaşıl” marşruta çevirmək üçün fəal səy göstərir. “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin Tədqiqat və İnkişaf Mərkəzinin rəhbəri vəzifəsini icra edən Orxan Əhmədov isə ölkəmizin Avropa və Asiyanın inkişafında yerləşməsinə respublikamıza Orta Dəhliz kimi marşrutlarda önəmli yer tutmağa imkan verdiyini bildirib.

ADY rəsmisi onu da əlavə edib ki, dəmir yolu sektoru Azərbaycanın inkişafı üçün kritik əhəmiyyətə malikdir və investisiyaların cəlb olunmasında, ticarət həcmünün artırılmasında əsas rol oynayır: “Bu layihələr Azərbaycanın global təchizat zəncirlərində əsas halqa kimi mövqeyini gücləndirmək üçün daha geniş səylərin bir hissəsidir”. Qeyd edək ki, Azərbaycan Orta Dəhlizin inkişafına daim önəm verib, bu istiqamətdə reallaşdırılan layihələrin gerçəkləşdirilməsini diqqət mərkəzində saxlayıb. Prezident İlham Əliyev çıxışlarının birində bu gün nəqliyyat dəhlizinə heç vaxt olmadığı qədər ehtiyac yarandığını, Çindən gələn və Azərbaycandan keçən yüklərin ildən-ilə artdığını vurğulayıb.

Orta Dəhliz də “yaşıl”laşır



Azərbaycanda ölkəmizlə bağlı olan bütün nəqliyyat marşrutlarının, o cümlədən Orta Dəhlizin inkişafına hər zaman xüsusi diqqət yetirilib. Bununla əlaqədar bir sıra mühüm layihələr və proqramlar reallaşdırılıb. Belə ki, dövlət başçısının rəhbərliyi ilə “Azərbaycanda avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşməsinə və inkişafına dair 2006–2015-ci illər üzrə Dövlət Proqramı”, “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006–2015-ci illər) Dövlət Proqramı”, “Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi üzrə 2008–2013-cü illər üçün əlavə Tədbirlər Planı”, “Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair Dövlət Proqramı (2006–2015-ci illər)”, “Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyat sisteminin 2010–2014-cü illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı” və s. müxtəlif istiqamətləri əhatə edən çoxsaylı proqramlar uğurla həyata keçirilib.

Azərbaycanın nəqliyyat dəhlizlərində rolunun artırılması baxımında 2023-cü il noyabrın 23-də Prezident İlham Əliyevin müvafiq sərəncamı ilə təsdiqlənən “Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin tranzit potensialının artırılmasına və tranzit yüklərinin təşviqinə dair 2024–2026-cı illər üçün Fəaliyyət Planı” da mühüm

önəm daşıyır.

Məhz yuxarıda sadalananların nəticəsidir ki, Azərbaycanda qarşıya 2030-cu ilə qədər yükdaşıma həcmələrini illik 30 milyon tona çatdırmaq kimi iddialı vəzifə qoyulub. Respublikamız təkcə ötən il, təxminən, 18-19 milyon ton yük daşınması ilə bu sahədə rekord göstəricilərə nail olub. Orta Dəhlizə gəldikdə isə qeyd edək ki, cari ilin yanvar–iyun aylarında bu marşrutla yükdaşımaların həcmi ötən ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 65 faiz artaraq 2,1 milyon ton olub. Qeyd edək ki, 2023-cü ildə Orta dəhliz ilə yükdaşımaların həcmi 2022-ci illə müqayisədə yenə də 65 faiz artaraq 2,7 milyon ton təşkil edib.

Dünya Bankının hesabatında 2030-cu ilə qədər Orta Dəhliz boyunca daşımaların həcmi 2021-ci illə müqayisədə 3 dəfə artacağı və yüklərin daşıma müddətinin 2 dəfə azalacağı proqnozlaşdırılır. Eyni zamanda investisiya və əməliyyat təkmilləşdirmələrinin düzgün kombinasiyası vasitəsilə bu dəhlizin transkontinental ticarətin iqtisadi və siyasi davamlılığına əhəmiyyətli töhfə verə biləcəyi bildirilir. Bundan başqa, adıçəkilən layihə dəniz limanlarına çıxış vasitəsilə Çinə, Avropaya və dünyanın digər regionlarına etibarlı marşrutu gerçəkləşdirməklə Mərkəzi Asiya və Cənubi Qafqazın potensialının inkişafını şərtləndirir.

Hazırda marşrut Çin–Qazaxıstan sərhədindən başlayır və Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan və Gürcüstan ərazisindən keçərək Avropaya qədər uzanır. Bütün marşrut boyunca vahid tarif yaradılıb, “vahid pəncərə” prinsipi tətbiq olunur.

Çini Avropa İttifaqı ilə Mərkəzi Asiya, Qafqaz və Türkiyə vasitəsilə birləşdirən Orta Dəhliz ölkəmizin iqtisadi maraqlarını əks etdirən irihəcmli beynəlxalq layihədir. Bu layihə ilə əlaqədar fəaliyyətin gücləndirilməsi Qərblə Şərq arasında körpü rolunu oynayan Azərbaycan üçün mühüm önəm daşıyır.

Çinin “Bir kəmə, bir yol” layihəsinin bir hissəsi kimi Orta Dəhliz, həmçinin tarixi İpək Yolunun ən mühüm komponentlərindən biri kimi dəyərləndirilir. Buna görə də bu dəhliz üzrə tranzit müddətinin 2024-cü ildə 18-23 gündən 14-18 günə, o cümlədən Qazaxıstan ərazisində 6 gündən 5 günə endirilməsi planlaşdırılır.

İqtisadi şərhçi Emin Bağirovun sözlərinə görə, beynəlxalq və regional nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı iqtisadiyyatımızın səmərəliliyinin artırılmasına müsbət təsir göstərir. Eyni zamanda, nəqliyyat, infrastruktur və logistika sahələrində birgə layihələr dövlətimizin iqtisadi imkanlarını genişləndirir, əhəmiyyətini artırır. Bu məsələdə Orta Dəhlizin inkişaf potensialı daha çox diqqət çəkir. Beynəlxalq Valyuta

Fondu sözügedən marşrutun səmərəliliyini yüksətmək üçün bir sıra layihələrin reallaşdırılmasına zəruri ehtiyac görür. Məsələn, adıçəkilən beynəlxalq maliyyə qurumu infrastrukturda gecikmələri azaltmaq məqsədilə sərhəd-keçid prosedurlarının optimallaşdırılması, nəqliyyat sənədlərinin rəqəmsallaşdırılması və bu dəhlizin əhatə etdiyi ölkələr üzrə tənzimləmə, icazə və tariflərin uyğunlaşdırılması üçün avtomatlaşdırmanı qarşıya təxirəsalınmaz vəzifə kimi qoyur.

Azərbaycan Orta Dəhlizin inkişafı istiqamətində hazırda dəniz, dəmir, avtomobil yolları, hava nəqliyyatı ilə bağlı genişmiqyaslı layihələr həyata keçirir. Bu isə Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan və Türkiyənin sözügedən marşrutun potensialının tam həərəkətə gətirilməsi məqsədilə 2022-ci ildə imzalanan və 2022–2027-ci illəri əhatə edən Yol Xəritəsinə, eləcə də özünün müəyyənləşdirdiyi uzunmüddətli strategiyaya sadıqlıyının ifadəsi olaraq respublikamızın nəqliyyat və logistika dəhlizinə çevrilməsi yolunda atdığı inamlı addımların təsdiqidir.

Qeyd edək ki, Asiya ilə Avropanı birləşdirən Orta Dəhliz ideyası dünyada baş verən gərgin geosiyasi proseslər fonunda irəli sürülüb. 2014-cü ilin fevral ayında Azərbaycan, Qazaxıstan və Gürcüstanın müvafiq strukturlarının iştirakı ilə bu layihə həyata vəsiqə alıb. Sonradan layihəyə Ukrayna, Rumıniya və Polşa da qoşulub.

Hazırda Çin–Qazaxıstan sərhədindən başlayan marşrut Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan və Gürcüstan ərazisindən keçərək Avropaya qədər uzanır. Orta Dəhliz təkcə Azərbaycanı deyil, regiondakı digər dövlətlərin də iqtisadi maraqlarını əks etdirən irihəcmli beynəlxalq nəqliyyat layihəsidir. Onun iqtisadi baxımdan səmərəli olması ilə yanaşı, siyasi əhəmiyyəti də az deyil. İndi dünyanın ən iddialı iqtisadi proqramı hesab olunan, Çin və Avropanı inkişaf etmiş yollar, yüksək sürətli dəmir yolu xətləri, elektrik xətləri, limanlar, boru kəmərləri və digər mühüm infrastruktur vasitələri ilə birləşdirməyi hədəfləyən bu layihə 65 ölkəni və dünya üzrə ümumi daxili məhsulun 40 faizini əhatə edir. Dünya Bankının məlumatına görə, hazırda dəhliz boyunca yerləşən 70 ölkədə (Çin istisna olmaqla) “Bir kəmə–bir yol” təşəbbüsü çərçivəsində investisiyalar 575 milyard ABŞ dolları təşkil edir.