

“Odlar yurdu” Orta Dəhlizin hərəkətverici ölkəsidir

**Bu beynəlxalq marşrut Azərbaycanın
logistik imkanlarına geniş qapı açır**

Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankının bugünlərdə yaydığı “Regional iqtisadi perspektivlər” adlı hesabatı əsasən, Orta Dəhliz vasitəsilə ticarət respublikamızın logistika sektoru üçün əlavə imkanlar yarada, regionda yeni ticarət marşrutlarının açılmasına və investisiyaların cəlb olunmasına vəsilə ola bilər.

Qeyd edək ki, Orta Dəhliz regionun bir neçə ölkəsindən keçən və Asiyanı Avropa ilə birləşdirən nəqliyyat və ticarət yoludur. Bu, ənənəvi Şimal və Cənub dəhlizlərinə alternativdir.

(ardı 12-ci səhifədə)



“Odlar yurdu” Orta Dəhlizin hərəkətverici ölkəsidir

(əvvəli 1-ci səhifədə)

Marşrut Çindən başlayır və Qazaxıstan, Özbəkistan və Türkmənistan kimi Mərkəzi Asiya ölkələrindən ötür. Daha sonra Xəzər dənizi, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyəni keçərək Avropaya çatır. Orta Dəhliz Asiyanın şərq hissələrini, o cümlədən, Çini Avropa ilə birləşdirən daha uzun dəniz yollarından yan keçən quru yoludur.

Bu məqamda xatırlatmaq yerinə düşər ki, son illər global nəqliyyat və logistika sistemində müşahidə olunan dəyişikliklər Orta Dəhliz adlanan Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun əhəmiyyətini sürətlə artırmaqdadır. Bu dəhliz Çin və Avropa arasında daşımaların alternativ və etibarlı marşrutu kimi önə çıxır. Geosiyasi risklərin artdığı, ənənəvi marşrutların isə qeyri-sabitliklə üzləşdiyi bir dövrdə Orta Dəhliz daha səmərəli, təhlükəsiz və çevik logistik imkanlar təqdim edir.

Yeri gəlmişkən, Orta Dəhliz layihəsinin əsası 2013-cü ildə qoyulub və marşrut Çin – Qazaxıstan – Xəzər dənizi – Azərbaycan – Gürcüstan – Türkiyə – Avropa xətti üzrə uzanır. Marşrutun əsas üstünlüyü ondan ibarətdir ki, o, Rusiyadan yan keçməklə, Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiyayı birləşdirərək geosiyasi riskləri minimuma endirir.

Azərbaycan bu dəhlizdə mərkəzi tranzit ölkə rolunu oynayır. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, Bakı – Tbilisi – Qars dəmir yolu, eləcə də Ələt Azad İqtisadi Zonası kimi strateji infrastruktur obyektləri dəhlizin səmərəliliyini artıran əsas amillərdir.

Orta Dəhlizlə Çin – Avropa arası yüklərin daşınması 12-15 gün çəkir. Müqayisə üçün deyək ki, Şimal Dəhlizi ilə bu müddət 20-25 gün, dəniz yolu ilə isə 35-45 gün təşkil edir. Daşıma həcminə gəldikdə isə qeyd edək ki, 2022-ci ildə Orta Dəhliz üzrə daşınan yükün həcmi 1,5 milyon ton olub. 2023-cü ildə bu göstərici 2,6 milyon tona çatıb, artım, təxminən, 73 faiz olub.

2024-cü ildə isə 4 milyon tonluq həcm hədəflənib.

Azərbaycan Orta Dəhlizdəki əsas ölkələrdən biri kimi regionda yeni logistik xəritənin formalaşmasına təkan verir. Bu, özünü Bakı Limanı, Bakı – Tbilisi – Qars dəmir yolu, Ələt Azad İqtisadi Zonası kimi mühüm önəm daşıyan infrastrukturların səmərəli fəaliyyətində nəzərə çarpdırır. Belə ki, Bakı Limanının ildə 15 milyon ton yükötürmə qabiliyyəti var. 2027-ci ilə qədər bu göstəricinin 25 milyon tona çatdırılması nəzərdə tutulur. Bakı – Tbilisi – Qars dəmir yolu illik 5 milyon ton yükdaşıma potensialına malikdir. 2024-cü ildə modernləşdirmə işlərindən sonra bu rəqəmin 6,5 milyon tona çatacağı gözlənilir.

Ələt Azad İqtisadi Zonası isə ixrac yönümlü istehsal və logistik xidmətlərin mərkəzinə çevrilməkdədir. Burada yaradılan gömrük və vergi güzəştləri xarici investorlar üçün əlavə stimula yaradır. Azərbaycanın belə əlverişli infrastruktur imkanları sayəsində Orta Dəhliz sadəcə tranzit yolu deyil, həm də regional istehsal, ticarət və logistik mərkəzə çevrilməkdədir.

Ekspertlərin fikrincə, Orta Dəhlizin genişləndirilməsi üçün bir sıra vacib məsələlər önə çıxır. Bu, ilk növbədə, koordinasiyanın gücləndirilməsində özünü büruzə verir. Dəhlizə daxil olan ölkələr arasında gömrük, tarif və texniki prosedurların uyğunlaşdırılması da mühüm önəm daşıyır.

Orta Dəhlizin inkişafı ilə bağlı digər məqamlar isə infrastrukturun təkmilləşdirilməsi və rəqəmsallaşmanın diqqətdə saxlanılması ilə bağlıdır. Yeri gəlmişkən, burada birinci məsələdə əsas diqqət marşrutun Qazaxıstan və Gürcüstan hissələrində avtomobil və dəmir yollarının modernləşdirilməsi tələb olunur. Digər məsələdə isə daşımaların izlənilməsi və koordinasiya üçün vahid rəqəmsal platformaların yaradılması planlaşdırılır.

Xatırladaq ki, 2024-cü ilin əvvəlində Astanada keçirilən Orta Dəhlizə dair sam-



mitdə üzv ölkələr tərəfindən bu məsələlər üzrə birgə yol xəritəsi təsdiqlənib. Azərbaycanın təşəbbüsü ilə “yaşıl dəhliz” statusuna malik sürətli gömrük keçidlərinin yaradılmasına başlanılıb.

Orta Dəhliz yalnız coğrafi baxımdan Şərq və Qərbi birləşdirmir, eyni zamanda, yeni bir ticarət fəlsəfəsi – təhlükəsizlik, çeviklik və əməkdaşlıq üzərində qurulmuş global logistik platforma təklif edir. Azərbaycanın bu dəhlizdəki strateji rolu isə ölkənin regionda lider logistika və ticarət mərkəzinə çevrilməsi istiqamətində atılan konkret addımlarla daha da güclənir.

Bu gün beynəlxalq hesabatlarda qarşıdakı illərdə Orta Dəhlizə heç vaxt olmadığı qədər ehtiyac yarandığı, Çindən gələn və Azərbaycandan keçən yüklərin ildən-ilə artdığı vurğulanır. Eyni zamanda, Orta Dəhliz layihəsinin böyük gələcəyinə güclü inam olduğu, eləcə də Azərbaycanda bu marşrutun inkişafı məqsədilə bütün lazımı infrastrukturun, o cümlədən müasir dəniz limanının inşa edildiyi, hazırda isə onun

genişləndirilməsi istiqamətində iş aparıldığı bildirilir.

Azərbaycan hazırda Orta Dəhliz çərçivəsində dəmir yollarının modernləşdirilməsini sürətlə gerçəkləşdirir. “Azərbaycan Dəmir Yolları”nın bu barədə məlumatında Ələt dəmir yolu stansiyasında təmir işlərinin bu il başa çatdırılmasının nəzərdə tutulduğu qeyd edilir. Eyni zamanda, layihənin icrasının Bakı – Böyük Kəsik dəmir yolu xətti üzrə qatarların təhlükəsiz hərəkətinin təmin edilməsi və bu dəhlizdə mövcud darboğazın aradan qaldırılması məqsədi daşıdığı vurğulanır.

Qeyd edək ki, Orta Dəhlizin inkişafı və səmərəliliyinin artırılması çərçivəsində bu günə kimi Sian (Çin) limanında Qazaxıstan terminalının tikintisi və Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu xəttinin modernləşdirilməsi və ötürmə qabiliyyətinin artırılması üzrə işlər başa çatdırılıb, Dostik – Moyıntı dəmir yolu hissəsində ikinci, Almatıdan yan keçən xəttin, eləcə də Poti limanında bu il işə salınması nəzərdə tutulan kon-

teyner terminalının tikintisinə başlanılıb. Bundan əlavə, 2025-ci ilin ortalarına qədər Aktau limanında konteyner qovşağının inşası, eləcə də Qazaxıstan tərəfinin Kurik və Bakı limanları arasında fəaliyyət göstərəcək öz bərələrini alması planlaşdırılıb.

Hazırda respublikamızda Bakı limanının 2-ci fazasının tikintisi davam etdirilir, quru yük körpüsü və liman stansiyalarının ötürücülük qabiliyyəti artırılır, eləcə də ölkəmizin dəmir yolları üçün vaqon parkının yenilənməsi nəzərdə tutulur, dəmir yollarının Ələt – Böyük Kəsik hissəsinin modernləşdirilməsi sürətlə həyata keçirilir.

“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC Orta Dəhlizin inkişafı üçün “Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu” (TBNM) Beynəlxalq Assosiasiyası çərçivəsində islahatlara fəal qoşulub. İslahatlar nəticəsində Çindən Qazaxıstan, Azərbaycan və Gürcüstan vasitəsilə yük daşımalarının səmərəli təşkili üçün komissiyalar və işçi qrupları yaradılıb.

TBNM çərçivəsində Azərbaycanın Gürcüstan və Türkiyə ilə uğurlu əməkdaşlığı davam edir. Yeni “Avrasiya Nəqliyyat Marşrutu” Beynəlxalq Assosiasiyasının məqsədi isə Orta Dəhlizin cənub qanadındakı ölkələrin səmərəli fəaliyyətə cəlb edilməsini sürətləndirməkdir. Onu da qeyd edək ki, 2024-cü ildə TBNM ilə yükdaşımaların həcmi 62 faiz artaraq 4,5 milyona tona yüksəlib. Bu il üçün isə 5,2 milyon ton daşıma proqnozlaşdırılıb.

Orta Dəhlizlə daşınan yüklərin ümumi həcmi 2024-cü ildə 7 milyon 981 min ton olub. Daşımaların 45,2 faizi dəmir yolu, 31,7 faizi avtomobil nəqliyyatı və 23,1 faizi isə dəniz nəqliyyatı ilə həyata keçirilib. Tranzit yüklərin payı 60,2 faiz təşkil edib.

Yeri gəlmişkən, ekspertlərin hesablamalarına görə, Orta Dəhlizi əhəmiyyətli dərəcədə təkmilləşdirmək üçün, təxminən, 18,5 milyard avro tələb olunur. Həmin investisiyanın hesabına Mərkəzi Asiyanın 5 ölkəsində polad magistralı və avtomobil yolları şəbəkəsinin bərpası, modernləşdirilməsi, heyətin genişləndirilməsi, limanların ötürücülük qabiliyyətinin artırılması, sərhəd-keçid məntəqələrinin, multimodal logistika qovşaqlarının və köməkçi şəbəkə birləşmələrinin təkmilləşdirilməsi mümkündür. Ümumilikdə isə, iştirakçı ölkələr tərəfindən infrastrukturun modernləşdirilməsi və sinxron inkişafı istiqamətində görülən işlər Orta Dəhlizdə tranzit daşımaların sabit artımını təmin etməyə imkan verəcək.