Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturuna Avropanın ehtiyacı daha da artır

Azərbaycanda qurulan tranzit infrastruktur, ölkənin nəqliyyat imkanları artıq beynəlxalq miqyasda kifayət qədər diqqət cəlb edir. Elə bu fonda Azərbaycanın tranzit imkanlarından istifadə etmək niyyətində olan dövlətlərin say artımı da təbii qarşılanır.

Belə görünür ki, yaxın tezlikdə bir sıra Avropa ölkələri də Azərbaycanın tranzit infrastrukturundan yararlanmağa başlayacaq. Xatırladaq ki, daha əvvəl qeyd olunan xüsusda Rumıniya öz marağını ifadə edib. Latviyanın iqtisadiyyat naziri Ralf Nemiro da indi ölkəsinin adından analoji maraqlarını bildirib. Onun sözlərinə görə, "Bir kəmər - bir yol" təşəbbüsü Azərbaycanla Latviya arasında yeni tranzit imkanları aça bilər.

Azərbaycanın Avropanın nəqliyyat imkanlarının yaxşılaşdırılmasına töhfəsindən danışan nazir Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolunun vacibliyini vurğulayıb: "Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolu xətti Azərbaycan üçün Şərq-Qərb tranzit dəhlizində vacib elementdir. Gələcəkdə bu dəmir yolu Çin və Mərkəzi Asiyadan Azərbaycan, Gürcüstan və Qara dəniz vasitəsilə Cənubi Avropaya yeni tranzit marşrutlarının inkişafına xidmət edəcək". Nazir bildirib ki, "Şərq-Qərb" nəqliyyat dəhlizinin inkişafı Latviya üçün vacib olsa da, ölkə Avropanın şimal hissəsinə qapı rolunu oynayır: "Latviya "Bir kəmər - bir yol" təşəbbüsü çərçivəsində Çinlə fəal əməkdaşlıq edir. Bu təşəbbüs, eləcə də Avrasiyada logistika zəncirinin digər marşrutları Azərbaycanla Latviya arasında yeni tranzit imkanları aça bilər. Biz hesab edirik ki, mövcud "Şərq-Qərb" marşrutları Qara dəniz və Latviya limanları arasındakı "Şimal-Cənub" marşrutları ilə bağlana bilər". məsələyə münasibət bildirən Neft Araşdırmaları Mərkəzinin rəhbəri İlham Şaban deyir ki, Azərbaycan Bakı-Tiflis-Qars layihəsini gerçəkləşdirməklə regionda mövqelərini gücləndirmək yolunda yeni bir addım atdı: "Bu layihə Azərbaycanın nüfuzunun Xəzərin sağ sahilinə yayılmasında müstəsna əhəmiyyətə malik olacaq. 2018-ci ildə sənaye obyektlərinin işə düşməsi ilə Azərbaycanın ixrac potensialı artacaq. Bakı-Tiflis-Qars onun logistikasının əsas elementi olacaq".

Digər ekspertlər Avropada da Bakı-Tiflis-Qarsa artan marağı təsadüfi saymır. Məlumdur ki, Bakı-Tiflis-Qars işə düşənə qədər Asiyadan Avropaya yüklərin çox hissəsi dəniz yolu, daha doğrusu, Süveyş kanalı vasitəsilə daşınıb. Amma bu marşrutla daşınan yüklərin nəqliyyat xərcləri baha başa gəldiyi üçün istehsalçı və alıcılara sərf etmir. Hazırda 21 min kilometr məsafəni 30-35 sutkaya qət etməklə bir konteyneri sifarişçilərə 850 dollara çatdırmaq mümkündür. Amma Bakı-Tiflis-Qarsla yüklərin daşınması həm ucuz, həm də qısa vaxta başa gəlir. Beləliklə, Bakı-Tiflis-Qarsın işə düşməsi Avrasiyada yükdışmalarla bağlı tamamilə yeni vəziyyət yaradıb. Çin və digər Asiya ölkələrinin, o cümlədən Avropanın bu xəttə marağı gedərək artır. Bu da təsadüfi deyil. Belə ki, ənənəvi marşrutlarla Çindən İngiltərə, Fransa, Almaniya kimi ölkələrə yükdaşıma müddəti təxminən 45-62 gündür. Bakı-Tiflis-Qars isə həmin yükləri 12-15 gün arasında Avropaya çatdırmaq imkanına malikdir. Bundan başqa, dəmir yolu ilə yüklərin daşınmasının maya dəyəri də aşağıdır. Qeyd edilən faktor, sözsüz ki, Bakı-Tiflis-Qarsa marağı daha da artırır.

Ümumiyyətlə, ekspertlər hesab edir ki, Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolu Avrasiya məkanındakı bütün polad magistralların birləşdiricisi funksiyasına malikdir. Real vəziyyət də təsdiqləyir ki, Bakı-Tiflis-Qars marşrutu Qafqaz bölgəsini və Mərkəzi Asiya məkanını Cənubi Avropa və Cənub-Şərqi Asiya ölkələri ilə birləşdirən ən səmərəli xətdir. Digər tərəfdən bu dəmir yolu Türkiyədən keçməklə Cənubi Avropaya birbaşa birləşir. Yaxın gələcəkdə bu dəmir yolunun bütün Avropa və Cənub-Şərqi Asiya ilə birləşməsində problemlər görünmür. Bu polad magistral Avrasiyada bütün ölkələrin idxal və ixrac maraqlarını tamamlayır. Hazırda tikintisi uğurla aparılan "Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizi isə Bakı-Tiflis-Qarsın əhəmiyyətini daha da artırır. Astara (İran)-Astara (Azərbaycan) dəmir yolu xəttinin istifadəyə verilməsi ilə Bakı-Tiflis-Qars üzərindən daşınan yüklərin həcmi artır. Bundan başqa, Qəzvin-Rəşt dəmir yolunun davamı olan Rəşt-Astara dəmir yolu tezliklə istismara veriləcək. Bu isə Bakı-Tiflis-Qarsla daha böyük həcmdə yük daşınmasını şərtləndirəcək. Belarusun, Baltikyanı dövlətlərin və Finlandiyanın "Şimal-Cənub" dəhlizinə maraq göstərmələri isə Bakı-Tiflis-Qarsın perspektivlərini daha da artırır. Belə ki, "Şimal-Cənub" dəhlizi Hindistan-İran-Azərbaycan-Rusiya-Skandinaviya və Şimalı Avropa marşrutu üzrə fəaliyyət göstərir. Bu fonda qeyd edək ki, Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolu və "Şimal-Cənub" dəhlizi sayəsində keçmiş SSRİ məkanından Azərbaycana daxil olan qatarların qısa zaman kəsiyində İran və Anadolu məkanına çatması təmin olunub.

Digər tərəfdən, Çin "Bir kəmər, bir yol" layihəsi çərçivəsində bütün diqqəti məhz Bakı-Tiflis-Qarsa yönəldib. Pekin burada onu da nəzərə alır ki, Çindən gələn malların Avropaya daşınması üçün Azərbaycanda mükəmməl infrastruktur yaradılıb. Ölkəmizin Qazaxıstanın Aktau limanından yükləri daşımaq üçün 260 gəmidən ibarət güclü donanması var. Eyni zamanda, bu yüklərin boşaldılması və yola salınması üçün Ələtdə beynəlxalq əhəmiyyətli liman tikilib. Limandan yüklərin Avropa ölkələrinə daşınması üçün Bakı-Tiflis-Qars fəaliyyət göstərir. Elə bu səbəbdən Çinlə böyük iqtisadi əlaqələrə malik Avropa diqqəti daha çox Bakı-Tiflis-Qarsa yönəldir. Bu sıraya Rusiya da qoşulub.

Çünki Rusiyanın Cənubi Avropa ölkələri ilə birbaşa quru sərhədi yoxdur. Rusiya Cənubi Avropaya qurudan Baltikyanı ölkələr, Ukrayna və yaxud Belarus vasitəsilə çıxa bilir. Amma Baltikyanı ölkələr, Ukrayna ilə Rusiyanın münasibətləri məlumdur. Ona görə də Kreml də diqqəti bu Azərbaycanın dəmir yolu xəttinə yönəldir. Eləcə də zəngin təbii ehtiyatlara malik Rusiya tarixdə ilk dəfə, məhz Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolu vasitəsilə Yaxın Şərqə və Afrikaya dəmir yolu ilə çıxış perspektivi əldə edib. Bütün bunlar Bakı-Tiflis-Qarsa marağın daha da artmasan rəvac verən amillərdən sayılır.

Tahir TAĞIYEV