

Rəşt–Astara dəmir yolu “Şimal – Cənub” dəhlizinin önəmli həlqəsinə çevriləcək

“Şimal–Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin tərkib hissəsi olan Rəşt–Astara dəmir yolu layihəsinin praktiki icrasına 2026-cı il aprel 1-dən start veriləcək. Rusiyanın energetika naziri Sergey Tsivilyov Rusiya ilə İran arasında ticarət və iqtisadi əməkdaşlıq üzrə hökumətlərarası komissiyanın iclası çərçivəsində jurnalistlərə açıqlamasında bildirib ki, layihənin icrasını ləngidən bütün mübahisəli məsələlər, o cümlədən torpaq qeydiyyatı və zəruri güzəştlərin əldə olunması ilə bağlı çətinliklər artıq aradan qaldırılıb. Onun sözlərinə görə, layihənin başlanmasına dair yekun razılaşmanın aprel 1-də Rusiyada keçiriləcək Nəqliyyat Həftəsi zamanı imzalanması nəzərdə tutulur.

Qeyd edək ki, İran ərazisində 162 kilometrlik bu xəttin tikintisi dəhlizin qərb qolunda illərdir mövcud olan əsas boşluğu aradan qaldıracaq və Rusiyadan başlayaraq Azərbaycan üzərindən İran və Hindistan istiqamətinə uzanan tranzit zəncirini tam funksional vəziyyətə gətirəcək.

Məlum olduğu kimi, “Şimal–Cənub” dəhlizi Avrasiya məkanında ən strateji nəqliyyat layihələrindən biri hesab olunur. Marşrutun əsas məqsədi yükdaşımaları Süveyş kanalından keçən dəniz yolları ilə müqayisədə daha qısa müddətə və daha sərfəli xərclə həyata keçirməkdir. Bu layihənin reallaşması isə xüsusilə Azərbaycan üçün əlavə strateji imkanlar açır.

Yeri gəlmişkən, Azərbaycan Avrasiyanın nəqliyyat xəritəsində “təbii körpü” funksiyasını yerinə yetirir. Ölkənin əlverişli coğrafi mövqeydə yerləşməsi ona



Ekspert rəyi



Eldəniz ƏMİROV,
iqtisadçı

Şimal–Cənub dəhlizi ilə bağlı bir mühüm məqam xüsusi vurğulanmalıdır: bu layihənin taleyi İran və Rusiyanın Qərblə münasibətlərindən birbaşa asılıdır. Dəhlizin tam potensiala işləməsi üçün, ilk növbədə İran–Qərb, xüsusilə İran–ABŞ münasibətlərində gərginliyin azalması və müsbət dinamikanın formalaşması vacibdir. Mövcud qarşıdurma həllini tapmadıqca layihə ətrafında gözləntilər məhdud qalacaq.

Bununla yanaşı, məsələ yalnız İran amili ilə bitmir. Şimal–Cənub dəhlizinin əsas təşəbbüskarlarından biri Rusiya Federasiyası olub. Layihənin ideyası hələ ötən əsrin sonlarında “Şimal–Cənub dialoqu” formatında, Asiya ilə Avropa arasında ticarət əlaqələrinin genişləndirilməsi məqsədilə ortaya çıxmışdı. Sonradan bu təşəbbüs konkret nəqliyyat dəhlizi modelinə çevrildi. Lakin Rusiya ilə Qərb arasında baş verən geosiyasi qar-

şıdurmalar layihənin uzun müddət passiv vəziyyətdə qalmasına səbəb oldu.

Azərbaycan bu coğrafiyada mühüm tranzit mövqeyə malikdir. Şərq–Qərb marşrutu da, Şimal–Cənub xətti də ölkəmizin ərazisindən keçir. Bununla belə, Şimal–Cənub dəhlizinin əsas hissəsi İran və Rusiya ərazisindən keçdiyi üçün həmin ölkələrə tətbiq edilən sanksiyalar layihənin inkişafına ciddi təsir göstərir. Bu sanksiyalar təkcə maliyyə axınlarını məhdudlaşdırmır, həm də investor etimadını zəiflədir və infrastrukturun qurulmasını ləngidir.

Bununla belə, Rusiya–Ukrayna müharibəsi və ya sanksiyalar səbəbindən dəhlizin tamamilə dayandırılması mümkün deyil. Əksinə, tərəflər mövcud potensialdan qismən də olsa istifadə etməyə və infrastrukturunu mərhələli şəkildə formalaşdırmağa çalışırlar. Bu kontekstdə İran–Rəşt–Astara dəmir yolunun tikintisi xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Layihə əslində daha əvvəl tamamlanmalı idi və Rusiya bu istiqamətdə maliyyə öhdəliyi götürmüşdü.

Azərbaycan isə öz ərazisində dəhlizin infrastrukturunu böyük ölçüdə formalaşdırıb və tranzit imkanlarını genişləndirib. Hazırda Rusiya tərəfi İran ərazisində infrastrukturun qurulmasına dəstək verməyə çalışır və bununla bağlı rəsmi bəyanatlar səsləndirir.

Nəticə etibarilə, Şimal–Cənub dəhlizinin gələcəyi geosiyasi sabitlikdən, xüsusilə İran və Rusiyanın Qərblə münasibətlərinin normallaşmasından asılı olaraq qalır. Bu şərtlər formalaşdığı təqdirdə layihə region üçün strateji tranzit platformasına çevrilə bilər.

dir. Tranzit rüsumları, dəmir yolu xidmətləri, terminal əməliyyatları, yükdaşıma xidmətləri və logistik xidmətlərdən əldə olunan gəlirlər Azərbaycanın qeyri-neft sektoruna yeni nəfəs verə bilər.

İkincisi, yük axınlarının artması daxili logistika və xidmət bazarını genişləndirəcək. Bu isə təkcə dəmir yolu sektoruna deyil, paralel olaraq anbar təsərrüfatına, daşıma şirkətlərinə, sığorta və maliyyə

xidmətlərinə, gömrük-logistika xidmətlərinə də əlavə tələbat yaradacaq.

Üçüncüsü, dəhliz üzrə artan yük həcmi Azərbaycanın regionlarında, xüsusilə cənub zonasında iqtisadi aktivliyi gücləndirə bilər. Astara və ətraf rayonlar yeni logistika qovşaqlarının formalaşması üçün daha əlverişli məkana çevrilir. Bu da əlavə iş yerləri, xidmət sektorunun böyüməsi və regional inkişaf üçün real imkan deməkdir.

Xatırladaq ki, Azərbaycanın logistik infrastrukturunda inkişafına dövlət səviyyəsində diqqət göstərilir. Hazır baza və artan potensial Azərbaycan son illər tranzit-logistika sahəsində ardıcıl investisiyalar hesabına regionda ən hazırlıqlı ölkələrdən biri kimi mövqeyini möhkəmləndirib. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, Ələt Azad İqtisadi Zonası, modernləşdirilmiş dəmir yolu şəbəkəsi və beynəlxalq avtomobil magistralı ölkənin tranzit imkanlarını ciddi şəkildə artırır.

Azərbaycanın tranzit üstünlüyünü artıran əsas faktorlardan biri də ölkənin eyni zamanda “Orta Dəhliz” üzərində yerləşməsidir. Yəni Azərbaycan bir tərəfdən Şimal–Cənub marşrutunun əsas halqasıdır, digər tərəfdən isə Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi vasitəsilə Çin–Mərkəzi Asiya–Xəzər–Cənubi Qafqaz–Avropa xəttində əsas tranzit mərkəzlərdən biridir.

Bu iki dəhlizin paralel inkişafı Azərbaycanın geoiqtisadi çəkisini artırır. Çünki dünya ticarətində yeni reallıq formalaşıb. Alternativ marşrutlara tələbat artır, risklər çoxalır, nəqliyyat təhlükəsizliyi isə strateji prioritetə çevrilir. Belə bir şəraitdə Azərbaycan kimi sabit, infrastruktur baxımından hazırlıqlı və proqnozlaşdırılan ölkələr daha çox diqqət çəkir.

Bundan əlavə, regional risklərin artdığı dövrdə tranzit marşrutlarının diversifikasiyası dünya ticarətinin əsas çağırışlarından biridir. Azərbaycan bu çağırışlara cavab verən ölkələrdən biri kimi çıxış edir. Həm Qara dəniz istiqaməti, həm Xəzər üzərindən daşımalar, həm də İran–Rusiya xətti üzrə yük axınlarının idarə olunması ölkənin strateji əhəmiyyətini daha da artırır.

Musa BAĞIRLI
XQ

əlavə üstünlüklər qazandırır. Respublika həm Şərq–Qərb, həm də Şimal–Cənub marşrutlarının kəsişməsində yerləşir. Məhz bu mövqe Azərbaycanın regional logistika mərkəzi kimi çıxış etməsinə imkan verir.

Rəşt–Astara dəmir yolunun tamamlanması Azərbaycanın tranzit rolunu daha da gücləndirəcək. Çünki Rusiya və İran arasında yük axınları məhz Azərbaycan

üzərindən keçən xətlə daha sistemli, daha sürətli və daha sabit şəkildə təşkil ediləcək.

Azərbaycanın gözləntiləri

Rəşt–Astara dəmir yolu xəttinin istifadəyə verilməsi Azərbaycanın iqtisadi maraqları baxımından bir neçə istiqamətdə mühüm nəticələr doğura bilər.

Birincisi, tranzit həcmələrinin artması birbaşa olaraq ölkəyə əlavə gəlirlər demək-