

Azərbaycan regionun nəqliyyat körpüsünə çevrilir

Beynəlxalq dəhlizlərlə daşınmış yükün həcmi ötən il rekord həddə çatıb

Azərbaycandan keçən nəqliyyat dəhlizləri ilə ötən il daşınmış yükün həcmi açıqlanıb. 2025-ci ildə nəqliyyat dəhlizlərində dəmir yolu nəqliyyatı ilə 14 milyon 261,4 min ton, avtomobil nəqliyyatı ilə 11 milyon 46,1 min ton və dəniz nəqliyyatı ilə 7 milyon 229,7 min ton yük daşınıb. Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi ilə daşınmış yüklərin həcmi 16 milyon 909,8 min ton, o cümlədən Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi ilə 8 milyon 173,2 min ton, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi ilə 9 milyon 289 min ton, Şimal-Qərb nəqliyyat dəhlizi ilə 5 milyon 804,8 min ton, Cənub-Qərb nəqliyyat dəhlizi ilə 533,6 min ton təşkil edib. Dəmir yolu nəqliyyatı ilə daşınmış yüklər cəmi tranzit həcmində 46,2 faizə, avtomobil nəqliyyatı ilə daşınmış yüklər 42,3 faizə, dəniz nəqliyyatı ilə da-

şınmış yüklər isə 93,3 faizə bərabər olub.

Azərbaycanın tranzit daşınmalarında artıq Ermənistan da yer almaqdadır. Ötən il dekabrın 18-də Azərbaycandan Ermənistana 1220 ton “Aİ-95” markalı avtomobil yanacağı göndərilib. Daha sonra bu il yanvarın 9-da Ermənistan Azərbaycandan 1742 ton “Aİ-95” markalı benzin və 956 ton dizel, yanvarın 11-də isə 979 ton “Aİ-92” markalı avtomobil yanacağı idxal edib. Ötən ilin sonlarından başlanmış bu ticari əməliyyatlar cari ilin yanvar ayında bir qədər yüksəlib. Belə ki, ölkəmizdən Ermənistana yanvardakı ixracının ümumi dəyəri 2 milyon 403,6 min dollar təşkil edib. Bu, Azərbaycanın ümumi ixracının 0,1 faizi deməkdir. Ermənistandan isə Azərbaycana ixrac həyata keçirilməyib.

Geosiyasi rəqabətdə və tranzit daşınmalarında dayanıqlı mövqe

Göründüyü kimi Azərbaycanın geostrateji mövqeyi və ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizləri yüklərin nəql edilməsinin daha səmərəli həyata keçirilməsi üçün geniş imkanlar yaradır. Avropa- Asiya marşrutu üzrə avtomobil yolu əsasən ölkəmizdən keçməklə Şərq-Qərb, Şimal-Cənub və Naxçıvan Muxtar Respublikasına çıxışı təmin edən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləridir. Beynəlxalq ticarət və logistika sahəsində Şərq-Qərb Nəqliyyat Dəhlizi regionları birləşdirən, malların daşınmasını asanlaşdıran və iqtisadi artıma təkan verən mühüm rol oynayır. Avropa və Asiya arasında bu dəhlizlər mühüm əhəmiyyətə malikdir. Şərq-Qərb Dəhlizi Türkiyə, Gürcüstan, Azərbaycan ərazisindən keçməklə və daha sonra Mərkəzi Asiyaya uzanan yük daşımaları üçün alternativ marşrut təklif edir. Bu dəhliz Mərkəzi Asiya və Yaxın Şərqi Avropa ilə birləşdirən mühüm ticarət yolu kimi xidmət edir. Şirkətlər bu dəhlizdən istifadə etməklə yeni ticarət yollarına, artan istehlak bazarlarına daxil ola və tədarük zəncirlərini şaxələndirə, bununla da riskləri azaldaraq, gəlirliliyi artırmaqla bilər.

Azərbaycan mövcud geosiyasi rəqabəti və tranzit daşınmalarındakı fraqmentasiyaları nəzərə alaraq öz nəqliyyat infrastrukturunu daim modernləşdirir. Xəzər dənizində ən böyük ticarət qovşağı olan Bakı Beynəlxalq Dəniz Limanının inşası, Ələt Azad İqtisadi Zonasının yaradılması, dəmir yolu infrastrukturunun şaxələndirilməsi və modernləşdirilməsi, avtomagistrallar, hava limanları kimi yeni layihələrin yaradılması da bu təşəbbüslərin nəticəsidir. Bütün bu addımlar regionda mərkəzi nəqliyyat körpüsü kimi şaxələndirməni təmin etmək, global logistika arteriyalarında mövqeyimizi artırmaq məqsədi daşıyır.

Orta Dəhlizlə daşınmaların həcmi 5 milyon tona çatıb

Azərbaycanın qətiyyətlə və böyük iradə sayəsində “Bir kəmə, bir yol” layihəsinin ən strateji halqası olan Orta Dəhliz isə polad magistral kimi nəhəng haba çevrilməkdədir. Azərbaycandan Çinə və əks-istiqamətdə qatarının hərəkəti Azərbaycanın həm ixrac potensialını, həm də tranzit ölkə kimi regional əhəmiyyətini ötən il daha da artırıb və ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunu Orta Dəhlizə tam inteqrasiya olunub. Azərbaycan Dəmir Yolu, Abşeron Logistika Mərkəzi, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı və “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” də bu logistika zəncirinə qoşulub. 2025-ci ildə bu marşrut üzrə ümumilikdə 500-dən çox qatar reysi həyata keçirilib. Hazırda Orta Dəhliz üzrə qatarların hərəkəti daha da intensivləşdiyindən daşınma müddəti daha da qısaldaraq 15-23 gündən təxminən 11 günə düşüb ki, bu global logistika zəncirində ən sərfəli vaxt müddətidir.

Orta Dəhliz hazırda Çin və Cənub-Şərqi Asiyayı Avropa ilə Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə vasitəsilə birləşdirən nəhəng quru-dəniz nəqliyyat-logistika habı kimi global nəqliyyat ailəsinin xüsusi diqqətini cəlb etməkdədir. 2014-cü ilin fevral ayında Azərbaycan, Qazaxıstan və Gürcüstanın müvafiq strukturlarının iştirakı ilə yaradılan dəhlizə digər ölkələr də qoşulub. Hazırda marşrut Çin-Qazaxıstan sərhədindən başlayır və Avropaya qədər uzanır.

Rusiya-Ukrayna müharibəsinin başlaması nəticəsində yaranan qeyri-sabitlik Rusiya ərazisi ilə əlaqəli ənənəvi nəqliyyat marşrutlarını pozdu. Avropanın Rusiyaya qarşı sanksiyaları tranzit marşrutlarını daha da məhdudlaşdırdı. Şimal Dəhlizi boyunca yaranmış fasilələr və problemlər səbəbindən Avrasiya ölkələri və biznes subyektləri alternativ ticarət marşrutları axtarışına çıxarkən Azərbaycandan keçən Orta Dəhliz həyatı əhəmiyyət daşıyan bir arteriyaya çevrildi. Son illərdə Orta Dəhliz Çin Xalq Respublikası ilə Avropa arasında əlverişli ticarət marşrutu kimi önəm qazanıb. Qeyd etmək lazımdır ki, Şimal Dəhlizinə əsas alternativ olan Orta Dəhlizlə Çindən Avropaya 12 gün ərzində 10 min kilo-

metr deyil, 7 min kilometr məsafə qət etməklə daşınmalar mümkündür. Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu üzrə yükləşmələrin həcmi əvvəlki illə müqayisədə 2025-ci ildə 60 faiz artaraq 5 milyon tona çatıb. Qeyd edək ki, 2020-ci ildə bu rəqəm 0,8 milyon ton idi.



Növbəti dayanacaq Zəngəzurdur

Perspektiv isə daha ümidverici potensiallardan xəbər verir. Azərbaycanın yaratdığı yeni reallıqlar fonunda bölgənin coğrafiyası və logistika xəritəsi dəyişməkdədir, Zəngəzur dəhlizinin Orta Dəhliz zəncirinə qoşulması üçün səylər gücləndirilib. Zəngəzur dəhlizi Çin və Mərkəzi Asiya ölkələri ilə Avropa ölkələri arasında nəqliyyat əlaqələrinin şaxələndirilməsini təmin edəcək ən qısa dəhliz hesab olunur. Hazırda bölgədə qurulan dəmir yolu şəbəkələri demək olar ki, yekunlaşmaqdadır. Yaxın vaxtlarda bu işlər tam başa çatdıqdan və nəqliyyat qovşaqları vahid bloka inteqrasiya olunduqdan sonra Zəngəzurdakı resursların da dünya bazarına sözügedən dəhlizlə çıxarılması mümkün olacaq.

Azad ərazilərdə çalışan biznesin ixrac malları birbaşa qatarlarla Çinə daşınması bölgənin əhə-

miyyətini də artıracaq. Həmin bölgədə güclü sənaye və aqrar potensiallar var və hazırda bir neçə sənaye müəssisəsi faktiki olaraq fəaliyyətini ölkə iqtisadiyyatına reinteqrasiya edib. Ağdam Sənaye Parkındakı 5 sənaye müəssisəsi bir neçə ay əvvəl istehsalat başlayıb. Cəbrayıldakı “Araz Vadisi İqtisadi Zonası” Sənaye Parkında da yaxın günlərdə sənaye istehsalı öz töhfələrini verəcək. Eləcə də bölgədə, kənd təsərrüfatı klasterləri qurulmaqdadır.

Bütün bunlar Qarabağ və Şərqi-Zəngəzurun iqtisadi imkanlarını səfərbər edərək malların Orta Dəhlizlə birbaşa uzaq Şərqi və Çinə ixracını təmin edəcək, həmçinin Azərbaycanın iqtisadi gücünü daha da artıracaq.

E.CƏFƏRLİ