

UOT 94 (470) "19/..."

“ŞİMAL-CƏNUB” NƏQLİYYAT DƏHLİZİ HAQQINDA

A.Ş.ŞAHMURADOV
Azərbaycan Dillər Universiteti
agil1965@mail.ru

Tarixən mövcud olmuş nəqliyyat marşrutlarının bərpası, yenilərinin yaradılması müasir dövrün xarakterik xüsusiyyətlərindəndir. Bu mənada, Hind okeanını Rusiya və Avropa ölkələri ilə birləşdirən “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizi müəyyən əhəmiyyət kəsb edir. Rusiyanın təşəbbüsü ilə gündəmə gəlmiş bu layihə TRASEKA proqramına alternativ kimi qiymətləndirilir. “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizindən istifadə, Süveyş kanalından keçən yol ilə müqayisədə yük daşınmasını bir neçə dəfə tezləşdirməyə imkan verəcəkdir. Eyni zamanda, layihə Rusiya, Cənubi Qafqaz, Mərkəzi Asiya ölkələri və İran arasında iqtisadi və siyasi əlaqələrin genişləndirilməsi üçün əlverişli şərait yaradır.

Açar sözlər: “Şimal-Cənub”, TRASEKA, nəqliyyat dəhlizi, mal dövriyyəsi, yük daşınması

“Soyuq müharibə”nin başa çatması, kommunizmin süqutu ilə dünyada yeni proseslər start götürmüş, fərqli geosiyasi layihələr irəli sürülmüş, müxtəlif regionlar, aparıcı dövlətlər arasında bir tərəfdən əməkdaşlıq, digər tərəfdən isə rəqabət kifayət qədər güclənmişdi. Yeni şəraitdə meydana gələn, həm iqtisadi, həm də siyasi cəhətdən əhəmiyyətli olan layihələr sırasında Çindən Avropaya qədər uzanan tarixi İpək Yolunun bərpası xüsusi yer tutur. 1991-ci ildə Avropa Komissiyası tərəfindən hazırlanmış və 1993-cü ildə Avropa Birliyinin Brüsseldə keçirilmiş konfransında qəbul olunmuş TRASEKA proqramı İpək Yolunun bərpası istiqamətində atılmış mühüm addım hesab olunur. Azərbaycan, Gürcüstan, Ermənistan, Qazaxstan, Qırğızıstan, Tacikstan, Türkmənistan və Özbəkistan TRASEKA proqramını qəbul etmiş, onun həyata keçirilməsi istiqamətində konkret tədbirlər həyata keçirmişlər. 1996-1998-ci illərdə Ukrayna, Moldova və Monqolustan, 2000-ci ildə Türkiyə, Bolqarıstan və Rumıniya, 2009-cu ildə isə İran bu proqrama qoşuldular. 1997-ci ilin aprelində Tbilisidə keçirilmiş “TRASEKA- Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı” adlı, 1998-ci ilin sentyabrında isə Bakıda “TRASEKA-Tarixi İpək Yolunun Bərpası” adı altında keçirilmiş beynəlxalq konfranslarda, 2000-ci ildən keçirilən hökumətlərarası illik konfranslarda, xüsusi olaraq yaradılmış işçi qrupların iclaslarında TRASEKA proqramının reallaşdırılması üçün vacib

olan qərarlar qəbul edilmişdir (1-2).

İpək Yolunun bərpası təkcə iqtisadi deyil, həm də siyasi çalarlara malik bir prosesdir. Məlumdur ki, keçmiş SSRİ respublikalarının müəyyən tarixi dövr ərzində eyni iqtisadi məkanda təmsil olunmaları onların Rusiyanın aparıcı rol oynadığı vahid nəqliyyat sistemində birləşmələri ilə nəticələnmişdi. TRASEKA proqramının reallaşdırılması isə daha çox Rusiyanın Orta Asiya və Cənubi Qafqaz regionundakı imkanlarını məhdudlaşdırır. Başqa sözlə, TRASEKA proqramı bir tərəfdən İpək Yolu üzərində yerləşən və dövlət müstəqilliyi əldə etmiş ölkələrin iqtisadi inkişafına Avropa Birliyinin yardımını, həmin ölkələrin Avropa məkanına daha sıx inteqrasiya olunmasını nəzərdə tutursa, digər tərəfdən onların sərbəst ticari-iqtisadi fəaliyyətləri yolunda Rusiyanın mümkün maneələrini və təzyiqlərini aradan qaldırmağa yönəlmişdir. Buna cavab olaraq Rusiya fərqli bir təşəbbüslə çıxış etdi, TRASEKA proqramına alternativ hesab olunan “Şimal-Cənub” dəhlizi layihəsini irəli sürdü.

“Şimal-Cənub” dəhlizi layihəsi keçən əsrin 90-cı illərində meydana gəlmişdir. Rusiya və İran tərəfindən birlikdə həyata keçirilməsi nəzərdə tutulan bu layihənin əsas məqsədi Finlandiya sərhədindən və Sankt-Peterburqdan başlayaraq, Volqa-Baltik kanalından və Volqa çayından keçərək Xəzər dənizinə və ya Xəzərətrafi ərazilərə, oradan isə İrana və Hindistana qədər olan ərazini vahid nəqliyyat sistemində birləşdirməkdən ibarətdir. Bundan başqa, bu magistral marşrutdan Pribaltika respublikalarına, Ukrayna və Belarusa, Şərqi və Qərbi Avropaya doğru əlavə qolların ayrılması nəzərdə tutulur.

2000-ci il sentyabrın 12-də Sankt-Peterburq şəhərində Rusiya, İran, Hindistan və Oman Sultanlığının hökumətləri arasında “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi haqqında hökumətlərarası razılışma imzalandı. Razılışma aşağıdakı iqtisadi və siyasi məqsədləri özündə ehtiva edir:

1) “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi ilə sərnişinlərin və yüklərin daşınmasının təşkili üçün nəqliyyat münasibətlərinin səmərəliliyini inkişaf etdirmək;

2) iştirakçı dövlətlərin avtomobil, dəmiryol, dəniz və hava nəqliyyatlarının beynəlxalq xidmətlər bazarına çıxışına yardım etmək,;

3) yüklərin və sərnişinlərin beynəlxalq miqyasda daşınmasının həcminin artırılmasına yardım etmək;

4) beynəlxalq standartlara uyğun olaraq nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin təhlükəsizliyini, yüklərin mühafizəsini və ətraf mühitin qorunmasını təmin etmək;

5) razılışmanı həyata keçirmək üçün nəqliyyat siyasətinin harmonikliyini, həmçinin hüquqi tənzimlənməsini təmin etmək;

6) ayrı-seçkiliyə yol vermədən “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi hüduqlarında sərnişinlərin və yüklərin daşınması zamanı müxtəlif nəqliyyat növlərində xidmət göstərənlər üçün bərabər şərait yaratmaq.

Müəyyənləşdirilmiş məqsədlərə uyğun olaraq ölkələrin ərazisindən sərnişinlərin və yüklərin tranzit daşınmasının vaxtını və haqqını azaltmaq, göm-

rük sənədləri daxil olmaqla, bütün inzibati sənədləri və prosedurları beynəlxalq standartlara uyğun unifikasiya etmək nəzərdə tutulur.

On il müddətinə imzalanmış razılaşmanın həyata keçirilməsi ilə bağlı məsələlərin tənzimlənməsi, meydana çıxacaq mübahisələrin həll edilməsi ilə Əlaqələndirmə Şurası məşğul olur (3).

Razılaşma 2002-ci il fevralın 27-də Rusiya Dövlət Duması tərəfindən ratifikasiya olunmuşdur. Rusiya Federasiyası Nəqliyyat Nazirliyinin məlumatına görə, “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi Rusiyaya hər il 5-6 mld. dollar gəlir gətirmək gücündədir. Süveyş kanalından keçən marşrutla müqayisədə bu dəhlizdən istifadə yüklərin daşınma xərclərini 15-20 %, onların mənzil başına çatdırılma müddətini isə 15-20 sutka azalda bilər (4).

Hal-hazırda Asiyadan Avropaya daşınan mallar Hind okeanı limanlarında gəmilərə yüklənir, Ərəbistan dənizi, Ədənə boğazı, Qırmızı dəniz və Süveyş kanalından keçməklə Aralıq dənizinə daxil olur. Rusiya, Ukrayna və Mərkəzi Avropa ölkələri üçün nəzərdə tutulmuş yüklər Qara dəniz limanlarına, oradan isə mənzil başına çatdırılır. Avropanın şimalında yerləşən ölkələrə isə yüklər daha uzun məsafə qət etməklə daşınır. Hind okeanından Aralıq dənizinə gələn yük gəmiləri Cəbəllüttariq boğazından Atlantik okeanına çıxır, La Manş boğazından və Baltik dənizindən keçməklə şimal limanlarına gəlir. Həqiqətən də, qeyd olunan marşrutlarla müqayisədə, “Şimal-Cənub” dəhlizindən istifadə etməklə Hind okeanı hövzəsindən Avropaya yükləri daha tez və daha ucuz daşımaq mümkündür.

“Şimal-Cənub” dəhlizinin üstünlüklərindən biri də yüklərin son təyinat yerinə daha təhlükəsiz və rahat çatdırma imkanlarının olması ilə bağlıdır. Belə ki, bu dəhlizdən istifadə etməklə Hind okeanından Avropaya daşınan yüklər cəmi iki dövlətin – Rusiya və İran – sərhədlərindən keçir. Süveyş kanalından keçən marşrut isə daha çox ölkənin ərazisini əhatə edir və bu ölkələrin bəzilərində, xüsusilə Yaxın və Orta Şərq ölkələrində, siyasi vəziyyətin qeyri-sabit olduğu nəzərə alınsa, onda daşınan yüklərin müəyyən risk altında olduğunu söyləmək olar. Son illərdə Somali dəniz quldurlarının Hind okeanında üzən yük gəmilərinə etdikləri davamlı basqınlar bu marşrutun təhlükəsiz olmadığını bir daha sübut edir.

Şimal-Cənub magistralında yüklərin daşınması üçün müxtəlif marşrutlar nəzərdə tutulmuşdur. Onlardan biri Rusiya – Xəzər dənizi – İran, digəri Rusiya-Qazaxstan-Özbəkistan-Türkmənistan-İran, üçüncüsü isə Rusiya-Azərbaycan-İran istiqamətlərində müəyyənləşdirilmişdir.

Hal-hazırda Azərbaycan, Ermənistan, Belarus, Qazaxstan, Oman, Suriya da Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi haqqında hökumətlərarası razılaşmaya qoşulmuşdur.

Şimal-Cənub layihəsinin həyata keçirilməsi bir tərəfdən Xəzər-Qara dəniz regionu üçün böyük iqtisadi mənfəət gətirər, regiondaxili əlaqələri daha da inkişaf etdirər, digər tərəfdən isə onun təhlükəsizliyi üçün əlavə təminatlar verə bilər. Belə ki, Süveyş kanalı vasitəsilə Hind okeanına çıxaraq Pakistan və

Hindistan ilə ticarət əlaqələri saxlayan Avropa ölkələri, eyni məqsədlə Şimal-Cənub dəhlizindən istifadə etdikləri təqdirdə həm çəkilən xərcləri, həm də sərf olunan vaxtı əhəmiyyətli dərəcədə azalda bilirlər. Fransa, Almaniya və Avropanın digər ölkələri bu dəhlizdən istifadə etmək qərarına gəlsələr, onda onların regionda sülhün və təhlükəsizliyin qorunması üçün öz səylərini artıracaqları şübhə doğurmur.

Beynəlxalq sanksiyalarla üzləşmiş, düşdüyü ağır vəziyyətdən çıxmağa çalışan İran bu layihənin həyata keçirilməsində ən maraqlı tərəflərdən biridir və onun reallaşması üçün artıq on milyonlarla dollar vəsait ayırmışdır. Layihə çərçivəsində Azərbaycan–İran sərhədində üç körpünün tikilməsi, Dağıstan ilə Azərbaycan arasında əlavə gömrük məntəqələrinin açılması, gələcəkdə Azərbaycan, Rusiya və İranın energetika sistemlərini birləşdirməyə imkan verəcək kommunikasiyaların yaradılması planlaşdırılır (5, 54), lakin beynəlxalq birliyin İranla olan problemləri nəzərdə tutulan işlərin tam miqyasda həyata keçirilməsinə mane olur.

“Şimal-Cənub” dəhlizi layihəsinin dəyəri 400 mln. dollara bərabərdir. Layihə çərçivəsində Azərbaycanın cənub-şərqində həyata keçirilən işlərin dəyəri 35-40 mln. dollar həcmində qiymətləndirilir. Bu vəsait İran sərhəddi istiqamətində 9 kilometr uzunluğunda dəmiryol xəttinin tikintisi üçün nəzərdə tutulmuşdur. Bu dəhlizdən istifadə olunması ilə Rusiyanın Bosfor və Dardanel boğazları vasitəsilə yük daşımalarının 13-20 % azalacağı bildirilir (6).

Hal-hazırda Xəzər dənizində Rusiya–İran, Azərbaycan–Türkmənistan–Qazaxstan bərə xətlərinin fəaliyyət göstərməsi, burada zəruri infrastruktura malik dəniz limanlarının və dəmiryollarının olması “Şimal-Cənub” dəhlizi layihəsinin həyata keçirilməsini asanlaşdıran amillərdəndir. “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizi çərçivəsində yüklərin Azərbaycan ərazisindən keçən dəmiryol xəttindən istifadə etməklə daşınması, Xəzər dənizi vasitəsilə olan daşımalara müqayisədə 5-7 gün tez başa gələcəkdir.

2011-ci ilin fevral ayında Azərbaycan, Rusiya və İran arasında “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizində işləri davam etdirmək məqsədilə birgə müəssisə yaratmaq haqqında sənəd imzalanmışdı. Razılışmaya görə dörd ay müddətində Rəşt - Astara (İran) – Astara (Azərbaycan) dəmir yol xəttinin biznes planı hazırlanmalıdır. Artıq qeyd olunduğu kimi, ümumilikdə bu layihənin reallaşması üçün 400 mln. dollar həcmində kapital qoyuluşu nəzərdə tutulur. Maliyyələşdirmənin mənbələrinə gəldikdə, burada iştirakçı ölkələrin bankları və regional maliyyə institutları əsas rol oynamalıdır. Rəşt - Astara (İran) – Astara (Azərbaycan) dəmir yol xəttindən istifadənin ilk illərində bu xətlə daşınan yüklərin illik dövriyyəsi altı mln. tona bərabər olacaq. Sonrakı illərdə bu rəqəmi 20 mln. tona qədər artırmaq planlaşdırılır, 2015-ci ilədək “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi ilə daşınacaq əmtəələrin həcmi 25-26 mln. tona catacağı bildirilir (7).

“Şimal-Cənub” dəhlizindən istifadənin səmərəliliyi təkcə yüklərin daha ucuz və tez daşınması ilə bağlı deyildir. Burada Avropa ölkələri üçün əhəmiyyətli

yətli olan digər bir məqamı da nəzərə almaq lazımdır. Belə ki, SSRİ-nin süqutundan sonra Cənubi Qafqazda və Mərkəzi Asiyada bir sıra yeni müstəqil dövlətlər yaranmışdır. İstər Cənubi Qafqaz, istərsə də Mərkəzi Asiya bir tərəfdən zəngin təbii resurslara, digər tərəfdən isə geniş satış bazarlarına malik olmaları ilə diqqəti cəlb edir. Başqa sözlə, nəzərdən keçirilən marşrutdan istifadə etməklə Avropa ölkələri öz sənayeləri üçün həm əlavə xammal bazası, həm də satış bazarları əldə edə bilirlər.

“Şimal-Cənub” dəhlizi təkcə iqtisadi deyil, həm də siyasi əhəmiyyətli bir layihədir. Yuxarıda qeyd olunduğu kimi, bu marşrut TRASEKA proqramına alternativ olaraq meydana gəlmişdir. Bununla yanaşı, Yaxın və Orta Şərq, Şimali Afrika ölkələrində gedən proseslər ümumilikdə ABŞ-ın regiondakı mövqelərinin daha da möhkəmlənməsi üçün şərait yaradır, Rusiya və İranın geosiyasi maraqlarını təhlükə altına alır. Bunu nəzərə alaraq, “Şimal-Cənub” dəhlizi layihəsini, ABŞ-ın regionda artmaqda olan təsiri qarşısında Moskva və Tehranın öz səylərini birləşdirmək cəhdi kimi qiymətləndirmək olar.

ƏDƏBİYYAT

1. Мамлеева Л.А. Становление Великого шелкового пути в системе трансквиализационного взаимодействия народов Евразии // *Vita Antiqua*, 1999, № 2, с. 53-61.
2. Мамаладзе Т. Великий шелковый путь от Марко Поло до Гейдара Алиева. Газета «Новые Известия», М., 1997, 2 сентября, № 164 (203).
3. "Соглашение О Международном Транспортном Коридоре "Север - Юг" от 12.09.2000 - <http://zakonprost.ru/content/base/7729/>
4. Газета «Pravda.ru», 2002, 27 февраля.
5. Исмаилов Э., Полухов Э. Противостояние «старых» и «новых» игроков на политической карте Кавказа // *Центральная Азия и Кавказ*, 2004, № 4 (34), с. 48-58.
6. Чичкин А. Закавказский рельс. Азербайджан, Россия и Иран договорились о железнодорожном транзите. «Российская Бизнес-газета», 2008, 21 октября, № 676.
7. Гусев Л. Реализация проекта «Север — Юг» позволит странам Каспийского бассейна более успешно экспортировать свои товары — <http://www.mgimo.ru/news/experts/document182497.phtml>

О ТРАНСПОРТНОМ КОРИДОРЕ «СЕВЕР-ЮГ»

А.Ш.ШАХМУРАДОВ

РЕЗЮМЕ

Восстановление исторически существующих транспортных маршрутов, создание новых являются характерной особенностью современной эпохи. В этом смысле, транспортный коридор «Север-Юг», который объединяет Россию и европейские страны с Индийским океаном, имеет особое значение. Этот проект, возникший по инициативе России, рассматривается как альтернатива программе TRASEKA. По сравнению с маршрутом через Суэцкий канал, использование транспортного коридора «Север-Юг» позволит в несколько раз ускорить перевозку товаров. В то же время, этот проект создает благоприятные условия для расширения экономических и политических отношений между Россией, странами Южного Кавказа, Центральной Азии и Ирана.

Ключевые слова: «Север-Юг», TRASEKA, транспортный коридор, товарооборот, перевозка товара

ABOUT THE “NORTH-SOUTH” TRANSPORT CORRIDOR

A.Sh.SHAKHMURADOV

SUMMARY

Restoration of historical transport routes as well as creation of new ones are characteristic features of the modern age. In this sense, the North-South "transport corridor" which unites Russia and European countries with the Indian Ocean is of particular importance. This project which came to the agenda at Russia's initiative is considered an alternative to TRACECA. In comparison with the route through the Suez Canal, the use of "North-South" transport corridor will allow to speeding up transportation of cargoes by several times. Besides, the project creates favorable conditions for expanding economic and political relations between Russia and the Southern Caucasus, Central Asia and Iran.

Key words: "North-South", TRACECA, transport corridor, commodity circulation, carriage of goods