

Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi: Rusiyanın iqtisadi və geosiyasi maraqları

written by Nurlan Aliyev Nurlan Əliyev

Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev Rusiya Prezidenti Vladimir Putinlə görüşündə Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin (The International North-South Transport Corridor – INSTC) qərb marşrutu ilə ildə 15 milyon ton və daha çox – 30 milyon tonadək yüklərin daşınması imkanlarından danışıb. İlham Əliyev həmçinin deyib ki, biz bu il həmin dəmir yolu sahəsinin tələb edilən ötürücülük qabiliyyətinə malik olması üçün modernləşdirilməsi məqsədilə təxminən 120 milyon dollar ekvivalentində vəsait nəzərdə tutmuşuq. Rusiya və Azərbaycan hakimiyyətlərinə yaxın ekspertlərin fikrincə də, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi layihəsi Bakıda baş tutmuş Putin-Əliyev danışıqlarının əsas müzakirə mövzularından biri olub. Üstəlik, hazırda Bakı ilə İrəvan arasında gedən sülh danışıqlarında Moskvanın maraqları da həmin nəqliyyat dəhlizinin açılmasına yönəlib. Rusiyalı ekspertlər INSTC-nin Qərb istiqaməti üçün alternativ marşrutu təmin etməsi məsələsini getdikcə daha çox müzakirə edirlər. Bu müzakirələr Astara (İran) və ya Culfa (Azərbaycan), başqa sözlə, Sünik/Zəngəzur dəhlizinə fokuslanır.

2020-ci ildə Ukraynanın işğalından sonra INSTC Rusiya iqtisadiyyatından ötrü İkinci Dünya müharibəsi zamanı mühasirədə saxlanılan Leningrad üçün həyat yolu adlandırılan yol qədər əhəmiyyətlidir. Hazırda digər problemlərlə yanaşı, Moskva bu nəqliyyat dəhlizi layihəsinin inkişaf etdirilməsi üçün maliyyə çatışmazlığı ilə üzləşib. Bu baxımdan, Azərbaycan kimi iştirakçı ölkələrin investisiyaları Moskvanın Qərbin nəzarətindən kənar marşrutlarla Körfəz ölkələri, Hindistan və

Afrika bazarlarına çıxış əldə etməsinə kömək edir. Bundan əlavə, keçmiş sovet respublikalarından keçən nəqliyyat dəhlizi Moskvanın rəqiblərlə qarşılaşdığı Mərkəzi Asiya və Cənubi Qafqazda Rusiyanın varlığını gücləndirə bilər. Bu məqalədə Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizində Moskvanın maraqları, gözləntiləri, üzləşdiyi çətinliklər və əldə edə biləcəyi avantajlar araşdırılır.

Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi nədir?

Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi haqqında Saziş 2000-ci il sentyabrın 12-də Hindistan, İran və Rusiya tərəfindən imzalanıb, sonralar bir neçə ölkə də (Qazaxıstan, Belarus, Oman Sultanlığı, Tacikistan, Azərbaycan, Qırğızıstan, Türkiyə və Ukrayna) bu layihəyə qoşulub. Ermənistan, Suriya və Bolqarıstan isə 2006-cı ildən müşahidəçi dövlət statusundadırlar. Dəhlizin Şərq marşrut xətlərindən birinin ərazisindən keçməsinə baxmayaraq, Türkmənistan hələ də bu layihəyə rəsmən qoşulmayıb.

Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi dəniz nəqliyyatı, avtomobil və dəmir yollarının multimodal şəbəkəsidir. Avropanın şimal-qərb hissəsini Orta Asiya, Fars körfəzi və Hind okeanı ölkələri ilə birləşdirir. 7.200 km uzunluğu olan (Sankt-Peterburqdan Hindistana qədər) bu nəqliyyat dəhlizi iştirakçı ölkələr arasında iqtisadi əməkdaşlığı inkişaf etdirmək, Hind okeanı və Fars körfəzini İran vasitəsilə Xəzər hövzəsinə, həmçinin Rusiyaya və Avropaya birləşdirmək üçün nəzərdə tutulub.

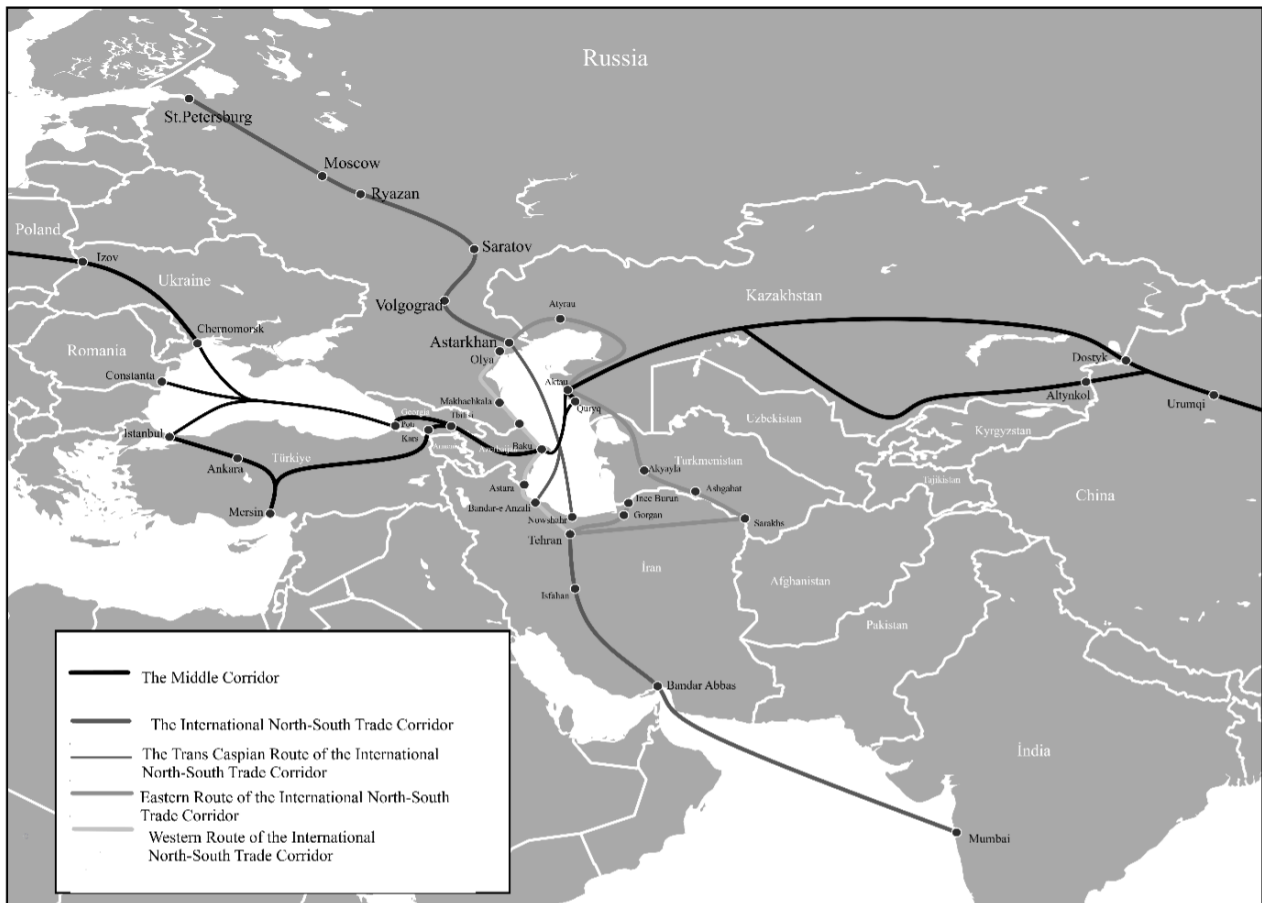
Ekspeditorlar Assosiasiyaları Federasiyasının hesablamalarına görə, bu marşrutla malların daşınması Süveyş kanalına (45-60 gün çəkir) nisbətən 30% daha ucuz və 40% isə daha qısa məsafəyə başa gəlir (25-30 gün çəkir). Digər hesablamalara görə, ilkin olaraq, malların daşınması üçün 45 gün çəkən 16,129 km uzunluğunda ənənəvi dəniz marşrutuna nisbətən bu nəqliyyat dəhlizi çərçivəsində təklif edilən 9,389 km uzunluğunda Yeni Dehli-Helsinki dəmir yolu marşrutu 21 gün çəkəcək. Bununla belə, son hesablamalar INSTC üzrə dəmir yolu

nəqliyyatı marşrutları ilə Hindistandan Rusiyaya yüklərin çatdırılması üçün sərf edilən vaxtın 40 gündən, Rusiyadan Hindistana isə 35 gündən çox olacağını göstərir.

Nəqliyyat dəhlizinin bütün ticarət cütlərində konteynerləşməyə malik əsas məhsul kateqoriyaları bunlardır: qida məhsulları (taxıl və səpələnən neft istisna olmaqla), metallar (qara və əlvan), metal məmulatları, ağac məhsulları, kağız, maşın və avadanlıqlar, mineral gübrələr, toxuculuq (tekstil) materialları və məmulatları və ayaqqabılar. Taxıl konteynerləşdirilməmiş əsas daşınan yüklüdür.

Rusiya-Finlandiya sərhədindən və Sankt-Peterburq limanından başlayaraq İranın Bəndər-Abbas limanına qədər olan INSTC-nin üç əsas marşrutu – Qərb, Transxəzər və Şərq – uzunluğuna, nəqliyyat növünə, əsas və köməkçi infrastrukturun inkişaf səviyyəsinə görə bir-birindən fərqlənir.

- Xəzər dənizinin qərb sahili boyunca Rusiya və Azərbaycan ərazisindən keçən Qərb marşrutunun uzunluğu təxminən 5.100 km-dir. O, Cənubi Qafqazın avtomobil və dəmir yolu şəbəkələri ilə ən yaxşı əlaqələrə malikdir.
- Xəzər dənizi boyunca bərə və fider konteyner xətləri üzrə keçən Transxəzər marşrutunun uzunluğu təxminən 4.900 km-dir.
- Xəzər dənizinin şərq sahili boyunca Türkmənistan və Qazaxıstan ərazisindən keçən Şərq marşrutunun uzunluğu təxminən 6.100 km-dir.



Şəkil 1: Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi (Xəritə Nurlan Əliyev və Dr. Oleh Skrynyk tərəfindən hazırlanıb).

INSTC – bir-biri ilə əlaqəli avtomobil və dəmir yolları, limanlar və aviasiya qovşaqları şəbəkəsi olduğu üçün multimodal layihə adlandırılsa da, dəmir yolları əsas nəqliyyat vasitəsidir. Potensial konteyner daşımalarının ümumi həcmində Qərb və Şərq marşrutlarının payı müvafiq olaraq 60% və 24% təşkil edir.

Rusiyanın INSTC-yə marağı niyə artır?

İqtisadi baxımdan digər nəqliyyat marşrutları və hər şeydən əvvəl Süveyş kanalı vasitəsilə dəniz yük daşımaları ilə müqayisədə INSTC-nin Rusiya üçün üstünlüyü tranzit müddətini azalda bilməsidir. INSTC həmçinin Transxəzər multimodal marşrutundan istifadə etməklə iqtisadi üstünlüklər təqdim edir. Bu, Rusiya ilə İran arasındakı ticarət və INSTC-nin kontinental marşrutu üçün xüsusi önəm daşıyır. INSTC Rusiyanın

Volqoqrad, Həştərxan və Dağıstan kimi bəzi regionlarının iqtisadiyyatları üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Qazaxıstan, Azərbaycan və Türkmənistan həmin regionların əsas xarici ticarət tərəfdaşlarıdır.

Bir çox ekspertlər hesab edirlər ki, INSTC və Çindən Sankt-Peterburqa dəniz konteyner xətti Uzaq Şərqin yükünü azaltmaqla logistikanı optimallaşdırmağa kömək edəcəkdir. Ənənəvi Vladivostok-Yekaterinburq-St. Sankt-Peterburq marşrutunda bir sıra problemlər var. Bunlara Şərq dəmir yolu poliqonunun daşıma qabiliyyətinin kəskin çatışmazlığı daxildir; idxalın ixracdan artıq olması; boş fitting vaqon-platformaların daşınmasının zəruriliyi; və liman infrastrukturunun həddən artıq yüklənməsi səbəbindən gəmilərin lövbərdə gözləməsi. Bununla yanaşı, nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin anbarlarında boş konteynerlərin sayı artır. Bu problemlərdən qaçmağın yolu İranın Bəndər-Abbas limanı vasitəsilə INSTC-nin cəlb edilməsi ola bilər. Bu marşrut üzrə yüklərin Çindən Sankt-Peterburqa daşınması 49-59 gün çəkir (ənənəvi marşrutla 40-45 günlə müqayisədə), lakin bu, Şərqi dəmir yolu poliqonunun ixrac yükləri üçün məhdud daşıma qabiliyyətini azad edəcək, boş və yüklənmiş konteynerlərin logistikasını optimallaşdıracaq və daşınmanın həcmnin artması səbəbindən əməliyyat itkilərini azaltmaqla INSTC-nin inkişafına təkan verəcəkdir.

Rusiya INSTC-nin marşrutlarını inkişaf etdirməyi hədəfləyir ki, bu da 2022-2030-cu illərdə INSTC-yə ümumi inkişaf investisiyasının təxminən 280 milyard rubl təşkil edəcəyi gözlənilir. Xəzər regionu, Cənubi və Cənub-Şərqi Asiya, Fars körfəzi ölkələri istiqamətində tranzit marşrutlarının inkişafı Rusiya üçün prioritet məsələdir. Moskva ardıcıl olaraq bu ölkələrlə ticarəti artırmağa çalışır və INSTC-də yük dövriyyəsinə 2025-ci ilə qədər ən azı 30 milyon tona, 2030-cu ilə qədər isə 35 milyon tona çatdırmağı hədəfləyir, bu da 2021-ci illə müqayisədə 155% çoxdur.

İqtisadi faydalarla yanaşı, INSTC Moskva üçün strateji əhəmiyyətə malikdir. Hələ Ukraynada müharibə başlamazdan əvvəl

Rusiya INSTC-ni geosiyasi layihə hesab edirdi. INSTC Rusiyaya Avrasiyadakı əsas nəqliyyat marşrutlarına çıxışa nəzarəti və onunla Qlobal Cənub arasında Qərbin nəzarət etdiyi marşrutlara alternativliyi təmin edir. 2000-ci illərin sonundan Qərbə qarşı artan narazılıqlarını və münasibətlərinin pisləşməsini nəzərə alan Rusiya üçün bu, strateji məsələdir. Rusiya siyasi elitesi də hesab edir ki, INSTC böyük güclərin rəqabətinin tələbidir. Belə bir marşrutun əhəmiyyəti 2022-ci il işğalından sonra əhəmiyyətli dərəcədə artdı. Rusiyanın Qərblə siyasi və iqtisadi münasibətləri pisləşdikcə Hindistan və İranla ticarəti artır, həmçinin Mərkəzi Asiya və Cənubi Qafqaz ölkələri ilə əlaqələri həyati strateji əhəmiyyət daşımağa başlayır. Hindistandan və digər Asiya ölkələrindən yüksək texnologiyaların və texnologiyalı xidmətlərin ixracı 24 fevral 2022-ci ildən sonra Rusiya üçün əsas prioritet oldu.

Rusiya Dəmir Yolları ASC Mərkəzi Asiyada dəmiryolu və kommunikasiya layihələrində yaxından iştirak edir. 2022-ci ildə Rusiya, Qazaxıstan, Türkmənistan və İran şərq marşrutunun infrastrukturundan istifadə üçün 1 kilometr məsafəyə konteyner daşımaları üçün daha aşağı vahid tariflər təyin ediblər. Türkmənistan da həmçinin Rusiya Dəmir Yollarının ölkə ərazisindən keçən şərq marşrutu xətlərinin logistik yolunun modernləşdirməsi ilə bağlı razılığa gəlib. 2023-cü ilin aprelində Qazaxıstan, Türkmənistan və Rusiya INSTC-nin şərq marşrutu ilə daşımaların inkişafı üçün vahid logistika operatoru yaratmaq barədə razılığa gəliblər.

Qərb marşrutunda Rusiya və Azərbaycan dövlət sərhədləri boyunca buraxılış məntəqələrinin və nəqliyyat marşrutlarının əlaqələndirilmiş inkişafı haqqında saziş imzalayıblar ki, bu da ticarət və yükdaşımaların asanlaşdırılması üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Rusiya bu cür razılaşmaları layihənin bütün iştirakçıları arasında təbliğ edir.

İkinci Qarabağ müharibəsindən sonra da Moskvanın fəal iştirakı ilə Bakı ilə İrəvanın münasibətlərində nəqliyyat marşrutları öz əhəmiyyətini saxlayıb. Moskva Ermənistan və Türkiyəyə dəmir

yolu çıxışı üçün Ermənistan və Azərbaycan arasında marşrutların yenidən açılmasını nəzərdən keçirir. Rusiya həm də öz sərhədçiləri vasitəsilə Azərbaycanla onun Türkiyəyə birləşən anklavı olan Naxçıvan arasındakı dəmir yolu əlaqəsinə nəzarət etməyə çalışır. Sonuncu Ermənistanla Azərbaycan arasında yekun sülh sazişi üzrə danışıqlarda müzakirə olunan məsələlərdən biridir və Moskva Bakı ilə İrəvan arasında bu danışıqları əlaqələndirməyə çalışır.

Culfa yoxsa Astara?

Son aylarda Rusiyanın logistika şirkətləri və ekspertləri qeyd edirlər ki, Rəşt-Astara dəmir yolu xəttinin tikintisi Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin qərb marşrutu üzrə dəmiryolu rabitəsinin işə salınmasının yeganə və bəlkə də, optimal yolu deyildir. Alternativ Sovet İttifaqı dövründə SSRİ-dən İrana yük axınının getdiyi Naxçıvandakı Culfa stansiyasından keçən tranzit yolunun bərpası ola bilər. 1980-ci illərin sonlarında İran və Naxçıvan MSSR sərhədindəki Culfa stansiyasına gündə 350-yə qədər yük vagonu qəbul olunurdu. 0 dövrdə illik yük dövriyyəsi təxminən 3,5 milyon ton təşkil edirdi.

RusIranExpo Şirkətlər Qrupunun rəhbəri Aleksandr Şarovun sözlərinə görə, Culfanın yükgötürmə qabiliyyəti ildə 5 milyon ton təşkil edir. Müqayisə üçün, Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizləri İdarəsi qeyri-kommersiya təşkilatının hesablamalarına görə, 2023-cü ildə INSTC-nin hər üç marşrutu ilə 22,6 milyon ton müxtəlif növ yük daşınıb. Şirkəti bir çox Rusiya şirkətləri üçün xam kimyəvi maddələr və əsas polimerlər idxal edən Aleksandr Şarov hesab edir ki, bu rəqəm həddindən artıq şişirdilmişdir. Hazırda INSTC-nin Qərb şaxəsi ilə yüklərin 60%-i Astaradan, 30%-i Ermənistanın Meğri şəhərindən (bu, Rusiyadan yüklərin İran vasitəsilə Ermənistana daxil olduğu marşrutdur), 10%-i isə İran-Azərbaycan sərhədindəki digər bir nəzarət-buraxılış məntəqəsi olan Biləsuvar (Biləh Savarda) keçir.

Rusiya ilə İran arasında dəhlizin Rəşt-Astara hissəsinin inşası ilə bağlı beş illik müqavilə 2023-cü ilin may ayında imzalanırsa da, nə vaxt başlayacağı hələ də bəlli deyil. Rusiya Nəqliyyat Nazirliyi artıq bəyan edib ki, İran tərəfi geodeziya və layihə-axtarış işləri üçün gələcək marşrutun 20% – dən azını (162 km-dən təxminən 30 km-ni) təmin etməyə hazırdır. Astara və Biləsuvar arasında fərqli olaraq, Culfa artıq İranın digər şəhərlərinə, Təbriz qovşağına gedən birxətli elektrifikasi edilmiş dəmir yolu xətti ilə bağlanır. Sonra birbaşa yol Tehrana və daha sonra dəhlizin əsas məntəqələrindən birinə: Fars körfəzi sahilindəki Bəndər-Abbas limanına gedib çıxır, buradan isə yüklər Mumbaya (Hindistan) göndərilir.

Son aylarda Moskva ilə Tiflis arasındakı münasibətlərin istiləşməsi Rusiyaya Abxaziya vasitəsilə Ermənistanla dəmir yolu əlaqəsinin bərpasına cəhd göstərməyə imkan verir. Əgər Moskva buna müvəffəq olsa, Rusiyanın Ermənistanla, daha sonra isə İranla dəmir yolu əlaqəsi yaranacaqdır.

Strateji əhəmiyyəti

INSTC-nin ticarət əlaqələrindəki rolundan başqa, bu şəbəkə Qərbin diqqətindən və nəzarətindən qaçmaqdan ötrü də Moskva üçün strateji əhəmiyyətə malikdir. Məlumdur ki, Rusiya və İran əsasən hərbi texnikanın daşınması üçün Xəzər dənizindən istifadə edirlər. 2022-ci ildə kəşfiyyat məlumatları sentyabr ayında Xəzərdə gəmi izləmə məlumatlarındakı boşluqların sayının kəskin şəkildə artdığını üzə çıxardı. Bu, ABŞ və Ukrayna hökumətlərinin Moskvanın Tehrandan pilotsuz təyyarələr aldığını bildirməsindən qısa müddət sonra baş verdi. Bu marşrutla Tehrandan Moskvaya iddia edilən silah tədarüku həyata keçirilir və Avtomatik İdentifikasiya Sistemi (AIS) vasitəsilə gəmi izləməsini dayandıraraq gəmilər reyslərinin, istiqamətlərinin və ya gəmidən gəmiyə ötürülmələrin bir hissəsini gizlədə bilər.

Rusiya siyasətçilərinin və onun Xəzər Hövzəsindəki strateji

tərəfdaşlarının (Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistan) mətbuatdakı gurultulu çıxışlarına və bəyanatlarına baxmayaraq, Moskva hələ də İranla olan ticarət və hərbi texnika daşıyan strateji marşrutu Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin digər iştirakçılarna etibar etmir. Bu işdə əsas rol Dağıstanın Mahaçqala ticarət limanının üzərinə düşür. Dağıstan Dövlət Başçısının sözlərinə görə, limana bitişik dəmir yolları ildə 10 milyon tona qədər yükdaşıma qabiliyyətinə malikdir. Mahaçqala dəniz yolları vasitəsilə İranın Astara, Ənzəli, Novşəhr və Əmirabad limanlarına bağlanır. Bu əlaqələrin gələcək inkişafı limanın fəaliyyəti üçün prioritet sahə hesab olunur. Bərə xidmətinin bərpası da planlaşdırılır. Bu, limana konteyner yüklərinin daşınmasını genişləndirmək imkanı verəcək. Dəmiryolu və avtomobil bərələrini qəbul etmək üçün limanda yükaşıma imkanı illik 1,6 milyon ton yük təşkil edən iki ixtisaslaşdırılmış yanılma körpüsü inşa edilib. Prezident Putinin 19 mart tarixli fərmanına əsasən, limanın modernləşdirilməsinə strateji investor cəlb olunacaq. Rusiya Federal hökuməti Şimal-Cənub ASC-ni yaradıb, Mahaçqala Dəniz Ticarət Limanı ASC-nin bütün (100%) səhmləri ona dövr edilib.

Gələcək perspektivlər

Rusiya INSTC-nin inkişafı ilə bağlı öz layihələrini genişləndirməklə yanaşı, digər iştirakçıları da bu işə cəlb etməyə çalışır.

Dəhlizin daşıma həcmi artırmaq məqsədilə Moskva Avrasiya İqtisadi Birliyi (AİB) və INSTC-nin iştirakçısı olan ölkələr arasında ticarət sazişlərini dəstəkləyir. 2018-ci ilin mayında imzalanmış AİB-İran Preferensial Ticarət Sazişi (PTS) AİB-lə İran arasında Azad Ticarət Zonasının (ATZ) formalaşmasına imkan verir. PTS 862 əmtəə növü üzrə daha aşağı tariflər təklif edir və bunların 502 növü İrandan AİB-ə ixrac edilənlərdir. 2019-cu ilin oktyabrından 2020-ci ilin oktyabrına qədər ticarət həcmi 84% artıb. 2020-ci illə müqayisədə (2,904,3 milyon ABŞ dolları), 2021-ci ildə AİB-lə İran arasında ticarət dövriyyəsi 73,5% artaraq 5,037,5 milyon

ABŞ dolları təşkil edib. Bu yaxınlarda AİB-lə İran arasında Azad Ticarət Sazişi (ATS) imzalanıb. AİB həmçinin Hindistanla təklif olunmuş azad ticarət sazişini sürətləndirmək qərarına gəlib ki, bu da Hindistan şirkətlərinə beş postsovet ölkəsinin bazarlarına çıxış imkanı verəcək.

Qərb marşrutu üzrə birbaşa dəmir yolu nəqliyyatı xidmətinin yaradılması üçün son yarımçıq – Rəşt-Astara (İran)-Astara (Azərbaycan) qolunu birləşdirən yeni dəmir yolu xətti INSTC-nin inkişafında mühüm rol oynayacaqdır. Moskva və Tehran arasında 2023-cü ilin mayında imzalanmış hökumətlərarası sazişə əsasən, Rusiya bu dəmir yolunun tikintisi üçün 1,3 milyard avro məbləğində dövlətlərarası kredit ayıracaq.

Rusiyanın ən böyük konteyner daşıma şirkəti olan Delo Şirkətlər Qrupunun rəhbəri Sergey Şişkaryov Moskvaya mesaj göndərərək Qətər, BƏƏ, Oman və Səudiyyə Ərəbistanından olan investorların Dağıstan vasitəsilə Astara-Rəşt xəttində genişölçülü dəmir yolu və Astara-Bəndər Abbas (İran) marşrutu üzrə Şimal-Cənub Ticarət Dəhlizi boyunca ikiqat genişölçülü dəmir yolu infrastrukturuna investisiya qoymağa maraq göstərdiklərini bildirib. O, Rusiyanı Çin və ya Hindistandan əvvəl investisiya qoymağa çağırır. Onun sözlərinə görə, onun şirkəti artıq Şri-Lankada konteyner mərkəzinin tikintisi üzərində də işləyir. Şri-Lankada konteynerlərin daşınması və çatdırılması üçün yeni bir liman terminalının inşası planlaşdırılır ki, bunun üçün də şirkət DP World və AD Ports (BƏƏ) kimi investorları cəlb etməyi ümid edir. Şirkət həmçinin Bəndər-Abbas – Şri-Lanka marşrutu üzrə ümumi tutumu 20 min TEU olan konteyner gəmilərinin tədarükünü planlaşdırır. O həmçinin “Misirdən Cənubi Afrikaya uzanan Trans-Afrika yolunun bir hissəsi olmaq və ya Mərkəzi Afrika Respublikası vasitəsilə Misirdən dəmiryolu xətləri çəkmək üçün” Afrikanı üfüqi şəkildə keçərək Efiopiya vasitəsilə qərb sahilinə çatan Pravoslav Xaçı adlanacaq dəmiryolunun inşasını planlaşdırır. Məqsəd “Rusiyanın nəqliyyat suverenliyini və beynəlxalq bazarlarda geosiyasi təsirini təmin etməkdir” , – deyə o bildirib.”

INSTC artıq Rusiya-Hindistan birgə layihəsi çərçivəsində Camnagarda butil və halogenləşdirilmiş butil kauçuk istehsal edən Reliance Sibur Elastomers Private Limited müəssisəsi üçün istifadə olunur. Əsas xammal – izopren – müəssisəyə Tolyattidən çatdırılır. INSTC ilə ilk yük 2022-ci ilin iyul ayında Rusiyanın Həştərxan limanından Mumbayın Cəvahirıl Nehru limanına çatdırılıb. Ukraynanın işğalından bəri Hindistan və Rusiya arasında ticarət, əsasən ucuz rus xam neftinin tədarükü hesabına artıb. 2022-ci ildə iki ölkə arasında ticarət dövriyyəsi 2,6 dəfə artaraq 35 milyard dollarını ötüb. May ayında Hindistan və İran İranın Çabahar limanının inkişafı və istismarına dair 10 illik müqavilə imzalayıblar. Bu limanın inkişafı Avrasiyanın geoiqtisadiyyatına təsir edə biləcək strateji məsələdir. Bu ideya regional və global güclər arasında rəqabəti və əməkdaşlığı artırmaq və regionun kiçik ölkələrinin iqtisadiyyatlarını inkişaf etdirməkdən ibarətdir. Bu müqavilə regional nəqliyyatın, eləcə də Hindistanın Əfqanıstan, Mərkəzi Asiya və Avrasiya ilə əlaqələrinin inkişafına təkan verə bilər. Xüsusilə, Dehli ümid edir ki, Çabahar limanı Əfqanıstan, Mərkəzi Asiya və Böyük Avrasiya ilə əlaqə saxlayaraq Pekinin nəzarətində olan Pakistanın Qvadar limanı və Çinin Bir Kəmə, Bir Yol təşəbbüsü ilə rəqabət apara biləcək. Bundan əlavə, Hindistan – İran, Cənubi Qafqaz və Orta Asiya vasitəsilə bu ölkədən Rusiyaya gedən Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin Şərq marşrutuna Çabaharın daxil edilməsini təklif edib.

INSTC ilə Avrasiyadakı digər beynəlxalq marşrutlar arasında əlaqəni təmin etmək üçün imkanlar var. Xüsusilə Xəzər limanlarında, bu dəhlizin Xəzər dənizi boyunca Şərq marşrutu Çin-Qazaxıstan-İran nəqliyyat dəhlizi və INSTC ilə vahid bir şəbəkə təşkil edir. Qərb marşrutuna gəlincə, Azərbaycanın nəqliyyat qovşağına əvvəlcədən Şimal-Cənub və Şərq-Qərb dəhlizlərinin kəsişməsi kimi baxılırdı. Rusiyalı ekspertlər INSTC və Avrasiyanın Şərq-Qərb enlik nəqliyyat dəhlizlərinin birləşməsindən yaranan sinergiyanın (onların sözlərinə görə)

127 000-246 000 TEU (2,3–4,4 milyon ton) və ya konteyner yüklərin ümumi potensial həcmnin təxminən 40% – ni təşkil etdiyini hesab edirlər.

Bu yaxınlarda Çin və İran arasında dəmir yolu nəqliyyatı bərpa edilib. Qatarlar Qazaxıstan və Türkmənistan üzərindən Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin Şərq marşrutu ilə hərəkət edir. 21 iyul 2024-cü il tarixində İrandan Çinə mineral ehtiyatlar daşıyan ilk dəmir yolu qatarı yola düşdü. Yolasalma mərasimi başlanğıc nöqtəsi kimi Tehran yaxınlığında yerləşən və ölkənin ən böyük quru yük limanı Aprində keçirildi. Bu terminal İranın meridional və enlik magistral dəmir yolu dəhlizlərinin qovşağında yerləşdiyindən, onu mühüm logistika mərkəzinə çevirib.

Ancaq bunlar daha çox müsbət ssenarilərdir: INSTC və Bir kəmə, Bir yol təşəbbüsü layihələrinin birləşdirilməsi üçün başqa ciddi problemlər mövcudur. Əsas problem Hindistan və Çin arasında geosiyasi rəqabət ola bilər. Rusiyalı ekspertlər vurğulayırlar ki, Avrasiya nəqliyyat magistralı Çin, Hindistan və Avropa İttifaqına qədər uzandığı üçün Böyük Avrasiya və səmərəli Trans-Avrasiya nəqliyyat şəbəkəsi ideyasının həyata keçirilməsində hərəkətverici qüvvə ola bilər.

2023-cü ilin ilk rübündə INSTC-nin hər üç istiqaməti ilə dəmir yolu nəqliyyatında yükdaşıma 2022-ci ilin eyni dövrü ilə müqayisədə iki-üç dəfə artıb. Bu dövrdə Qərb marşrutu üzrə 2,2 milyon ton (bir neçə dəfə artım), Transxəzər (Mərkəz) marşrutu üzrə 74,7 min ton (üç dəfə artım) və Şərq marşrutu üzrə isə 234,8 min ton (ikiqat artım) yük daşınıb.

Çətinliklər

Bütün bu perspektivlərin fonunda, INSTC infrastrukturun modernləşdirilməsi olmadan inkişaf edə bilməz.

2023-cü ilin mart ayında Hindistan, İran və digər Cənub-Qərbi Asiya ölkələrindən Transxəzər marşrutu ilə yüklərin çatdırılma müddəti illik müqayisədə 60 günə, qiyməti isə 20- futluq

konteyner (TEU) üçün iki dəfə artaraq 7.000 dollara çatdı. Yükaşıma imkanı artmaqda olan yük dövriyyəsinin həcmi ilə ayaqlaşa bilmir, buna görə Transxəzər marşrutu üzrə yüklərin daşınma müddəti 45 gündən 60 günə çatdırıldı. Hindistandan Rusiyaya çatdırılma müddəti 55, Afrika və Cənubi Amerikanın uzaq ölkələrindən isə 65 gündür. Ajiotaj yaradılması fonunda tariflər 40 futluq konteyner üçün 3.450 dollardan 6.000-7.000 dollara qədər artmışdır.

Rusiyanın Xəzər hövzəsindəki limanları Həştərxanda yanılma körpülərinin, terminalların, kranların və digər infrastrukturun çatışmamazlıqları, İran-Rusiya reyslərini həyata keçirən gəmilərin sayının az olması və dayazlaşan Volqa-Don kanalında tıxac səbəbindən daim artan yük axınının öhdəsindən gələ bilmir. Qış fəslində yükdaşıma imkanının olmaması səbəbindən gəmilər Həştərxan reyndə 5 gündən 30 günə qədər gözləyir. Limanda qurğuların çatışmazlığı səbəbindən gəmilərin iki həftəyə qədər boş dayandığı məlumdur. Volqa-Don kanalının qum və lil ilə çirklənməsi də yolun ötürmə qabiliyyətini məhdudlaşdırır. Rusiya dəmir yollarının bəzi problemləri hətta rəsmi sənədlərdə də öz əksini tapmışdır. Məsələn, Rusiya Federasiyasında 2014-2019-cu illər üzrə nəqliyyata qoyulan orta illik investisiya ÜDM-in 2,3% – ni təşkil etmişdir ki, bu da ortalamadan 1,4 dəfə aşağıdır.

Şərq marşrutu xətlərin enişli – yoxuşlu dağ yollarından keçməsi səbəbindən qatarların keçidindəki məhdudiyyətlər kimi problemlərlə üzləşir ki, bu da daşımalarda çətinliklərin həcmi artırır; sənişin qatarları da eyni dəmir yollarında hərəkət edir və onlara üstünlük verilir ki, bu da çatdırılma müddətinə təsir edir; çəki və vaqon sayındakı məhdudiyyətlər və digər marşrutlara nisbətən Rusiya ilə Hindistan arasında daha çox ölkənin sərhədlərindən keçməsi əlavə gömrük prosedurları deməkdir.

INSTC-nin nisbətən inkişaf etmiş yeganə marşrutu Qərb istiqamətidir. Hindistandan Rusiyaya tranzit yüklər 40 gün ərzində mənzilbaşına çatdırılır. Bu marşrut üzrə nəqliyyat

xərcləri 2022-2023-cü ildə TEU ekvivalentində iki dəfə azalaraq 6.500 dollara düşüb.

İrandan tranzit yüklər keçərkən həm dəniz, həm də dəmir yolu INSTC- nin ötürmə qabiliyyətinin olmamasından başqa, İranın şimal limanlarında müasir infrastruktur təxminən 20% , cənub limanlarında isə təxminən 60% təşkil edir və ölkənin dəmir yolları xətlərinin elektrikləşdirilməsi səviyyəsi olduqca aşağıdır.

Üstəlik, INSTC layihəsinin iştirakçı ölkələr üçün daimi koordinasiya orqanı yoxdur. Nəqliyyat tələbləri və gömrük tarifləri ilə bağlı iştirakçı ölkələrin nəqliyyat qanunvericiliyində və siyasətlərindəki fərqlər də INSTC-nin inkişafının qarşısında duran maneələrdəndir.

Nəticə

2000-ci ildən bəri iqtisadi-ticari sahədə artıma ümidlərin yaranmasına baxmayaraq, Avrasiyada sonralar meydana gələn iqtisadi və təhlükəsizlik problemləri INSTC-nin inkişafına təsir göstərüb. Bundan əlavə, iştirakçı ölkələrin siyasi bəyanatlarına və təminatlarına baxmayaraq, INSTC-nin inkişafını yaxşılaşdırmaq üçün daha az iş görülüb. Digər tərəfdən, Ukraynanın işğalı və Qərbin sanksiyaları Moskvanın Hindistan, Cənubi Asiya, Körfəz ölkələri və Şərqi Afrika kimi global bazarlara alternativ yollar tapmaq cəhdlərində getdikcə daha çox hərəkətverici qüvvəyə çevrilib. 2022-ci ildən bəri Hindistan, İran, Azərbaycan və Mərkəzi Asiyadan Rusiyaya olan yükdaşımaların həcmi artıb. 2023-cü ildə bütün INSTC marşrutları üzrə yükdaşımaların həcmində davamlı olaraq artım müşahidə olunub. Bununla belə, infrastrukturun modernləşdirilməsi olmadan INSTC iştirakçı ölkələrin görmək istədiyi şəkildə inkişaf edə bilməz.

INSTC-nin perspektivləri Bir kəmə, bir yol təşəbbüsü (BRI) ilə bağlıdır. Yaxın gələcəkdə INSTC-nin inkişafı bu iki meqa nəqliyyat layihəsinin birləşdirilməsindən və ya bir-biri ilə rəqabət etməsindən asılı ola bilər. Qərblə Rusiya, Hindistanla

Çin, eləcə də ABŞ-la Çin arasındakı geosiyasi rəqabət INSTC-nin gələcəyinə ciddi şəkildə təsir edə bilər.

Rusiya, İran, Azərbaycan və Mərkəzi Asiya ölkələrinin hər iki layihə arasında bağlantı yaradılması çağırışlarına baxmayaraq, Yeni Dehli və Pekində digərinin nəqliyyat layihələrinə dair narahatlıqlar güclüdür. Üstəlik, Rusiya, İran, Hindistan və Türkiyənin Qafqaz və Mərkəzi Asiyada geosiyasi maraqları heç də həmişə üst-üstə düşmür.

ABŞ və Avropa İttifaqı bu rəqabətə əsasən sanksiyalar və investisiyalar şəklində təsir göstərə bilər. Bununla yanaşı, Çinin Avrasiyada möhkəmlənən iqtisadi əlaqələrini tarazlaşdırmaq üçün Qərbin Hindistanı və ya Orta Asiya ölkələrini sanksiyalardan azad edə bilməsi də mümkündür. Belə bir ssenari əslində 2019-cu ildə baş verdi, Trump administrasiyası Hindistanın Mərkəzi Asiya ilə iqtisadi əlaqələrini artırmaq məqsədilə Çabahar limanını İrana qarşı ikinci dərəcəli ABŞ sanksiyalarından azad etdi. Ancaq Qərb, Rusiya və İran arasındakı mövcud münasibətləri nəzərə alsaq, bu cür istisnaların həyata keçirilməsi yaxın dövrdə şübhəli görünür.

Məqalənin daha ətraflı, tam versiyası Asian Perspective jurnalında 2025-ci ilin yaz buraxılışında dərc olunacaq.