

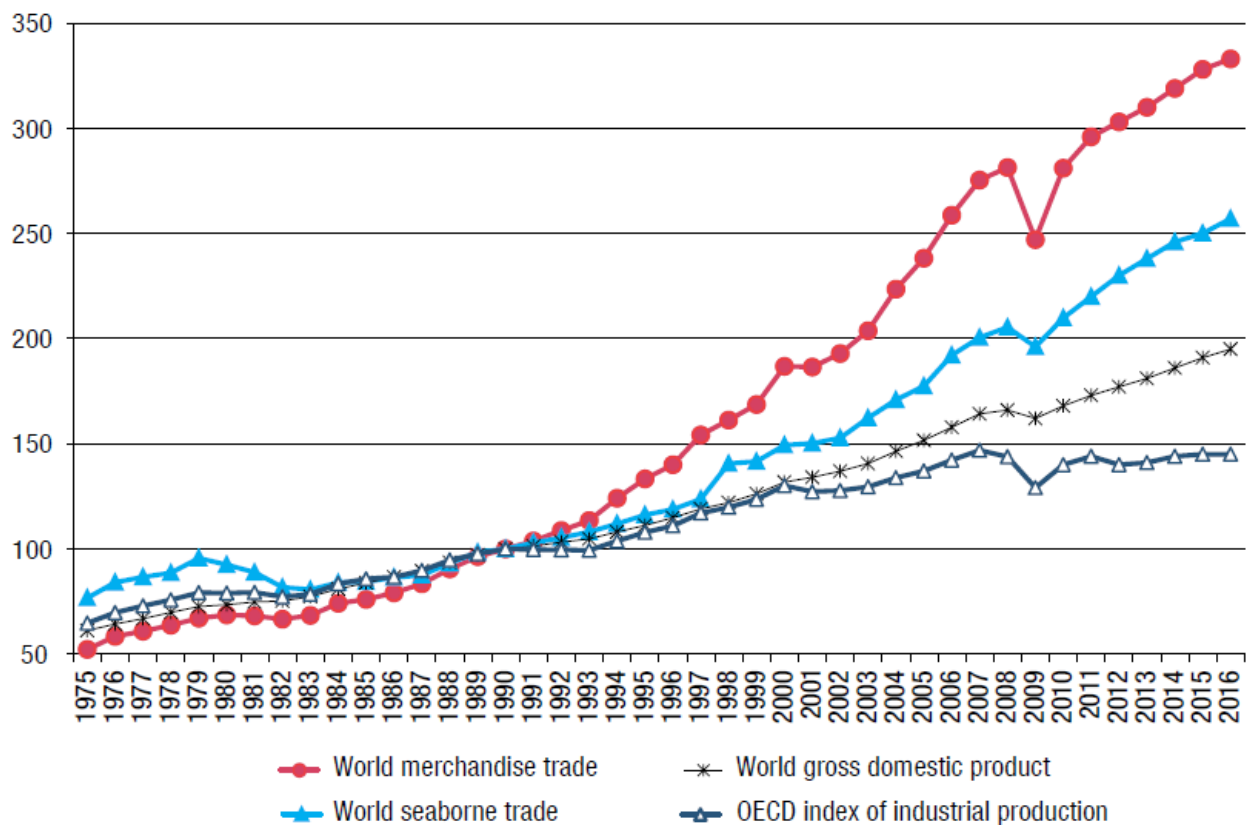
Xəzəri “dəniz”ə çevirmək cəhdləri və reallıq

written by Agshin Mukhtarov Aqşin Muxtarov

Dəniz adlandırılmasına baxmayaraq Xəzər qapalı su hövzəsidir. Regionun dünya dəniz ticarətinə çıxışı yoxdur, bu da o deməkdir ki, Xəzəryanı ölkələr dənizə çıxışı olmayan qapalı ölkələrə xas problemlərlə rastlaşırlar. Bunun öhdəsindən gəlmək üçün yetərincə infrastruktur və quru əsaslı logistika dəhlizlərinin yaradılması üçün çoxlu sərmayə qoyulub (Muxtarov 2020). Burada Xəzəri açıq dənizlərlə birləşdirən kanallara fokuslanaraq, bu məsələnin həllinin başqa bir yolunu müzakirə edəcəyəm. Hal-hazırda Volqa-Don kanalı və Volqa-Baltik su yolları sistemi bu rolu oynayır, lakin onların səmərəsizliyi və məhdudiyyətləri regionun qapalı adlandırılmasının səbəbləridir.

Dənizçilik sənayesi olmadan global ticarət fəaliyyəti təsəvvür edilə bilməz. Dəniz ticarəti global ticarətin 90%-ni təşkil edir və xüsusilə son 60 ildə toplu ixtisaslaşdırılmış və konteyner daşımaları nəticəsində əldə edilən kütləvi məhsuldarlıqdan milyardlarla insan bəhrələnib (UNCTAD 2019). Dünyada tamamilə özünü təmin edən və başqaları ilə ticarətə ehtiyacı olmayan ölkə yoxdur. Hər bir ölkə yüksək səmərəliliyi və ucuzluğuna görə öz mallarını satmaq və ehtiyac duyduğunu almaq üçün dəniz ticarətindən asılıdır. Bu, dənizçilik sənayesini global ticarətin dayacağı və sahil ölkələri üçün inkişaf mühərrikinə çevirir. Qrafik 1-də dünya ümumi daxili məhsulu (ÜDM), dünya mal ticarəti və dəniz daşınması arasındakı sıx əlaqə göstərilir. Bu göstəricilər gəmi sənayesinin global ticarətin əsaslarından biri olduğunu əks etdirir, belə ki, hər 10 məhsuldan 9-u gəmilər tərəfindən daşınır.

Qrafik 1



Mənbə: BMT-nin Ticarət və İnkişaf üzrə Konfransı, dəniz nəqliyyatına baxış, 2017.

Bəs, bir ölkə sahilə bəzən uzaqdırsa nə olacaq? Dünyada dənizə çıxışı olmayan 44 ölkədə təxminən 480 milyon insan yaşayır və həmin ölkələrin 32-si inkişaf etməkdə olan qapalı ölkələr siyahısındadır. Sonuncular coğrafi cəhətdən global bazarlardan təcrid olunurlar, çünki ixrac üçün çox az malları var, həm də dənizə birbaşa çıxışları yoxdur. Xəzərin *dəniz* adlandırılmasına və suyunun duzlu olmasına baxmayaraq, bu *dənizin* xarici su hövzəsinə axını yoxdur deyə Xəzərin üç sahilə bəzən ölkəsi (Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistan) həmin qapalı ölkələr siyahısındadır. Qlobal miqyasda ticarətlə məşğul olmaq üçün nəqliyyat və digər əlaqəli xərclər bir ölkənin dünya iqtisadiyyatında iştirak qabiliyyətliliyini müəyyən edən vacib amillərdəndir. Digər nəqliyyat və rabitə infrastrukturalarının uzaqlığı və zəif əlçatanlılığı qapalı ölkələrin global istehsal şəbəkələrinin bir hissəsi olmalarına maneə törədir (Limao və Venables 2001). Qısası, qapalı ölkələr inkişaf etmiş infrastrukturu olan və ya olmayan qonşularından

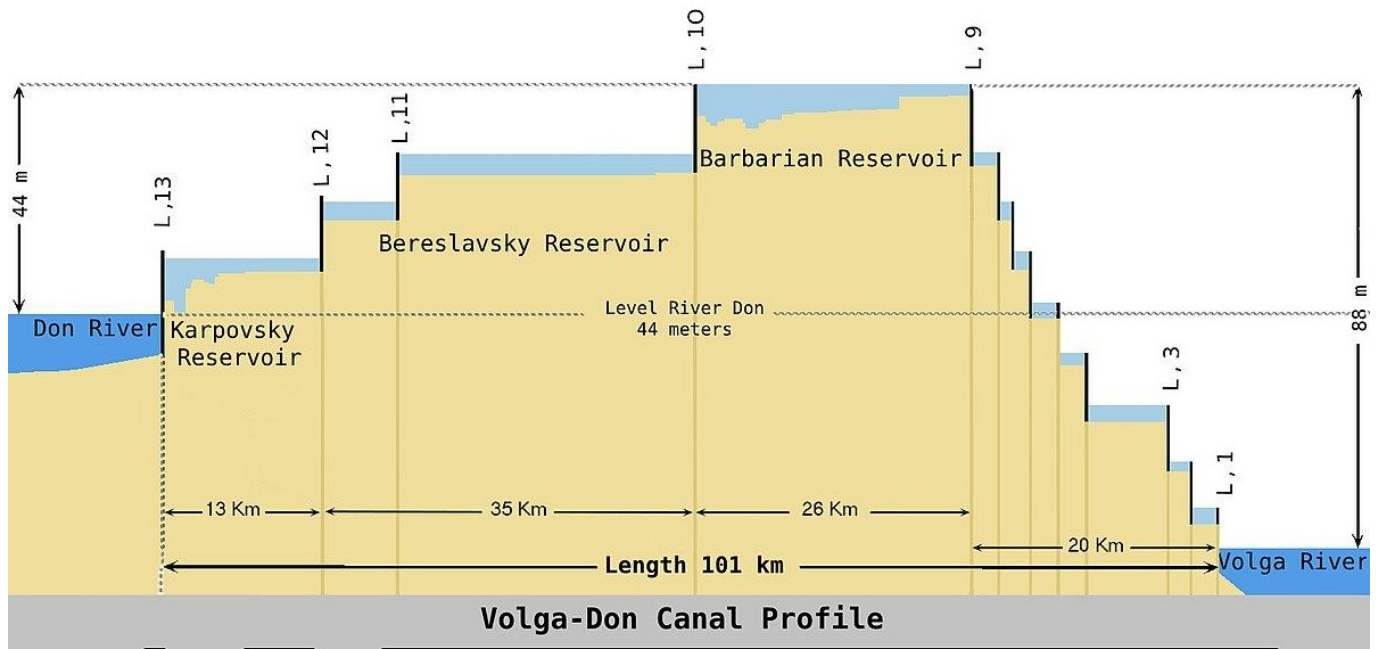
tranzit üçün asılı olduqlarından əsas global ticarət fəaliyyətlərindən kənarda qalırlar.

Bu problemlərin öhdəsindən gəlmək üçün Xəzər regionu ölkələri quru əsaslı logistika dəhlizlərinə yüksək miqdarda sərmayələr yatırırıblar (Muxtarov 2020). Xəzər regionu üçün isə quru əsaslı logistika dəhlizləri yeganə mümkün həll yolu deyil. Xəzəri açıq dənizlərlə birləşdirən kanallar mövcuddur (Volqa-Don kanalı və Volqa-Baltik su yolları sistemi), lakin onların imkanları məhdud olduğundan region yenə də qapalı hesab edilir. Bu məqalədə təkcə Volqa-Don kanalını müzakirə ediləcək.[\[1\]](#) Sahilyanı ölkələr mövcud kanalları genişləndirmək və ya iqtisadi cəhətdən mümkün olduqda yenilərini çəkməklə bölgənin uzaqlığını aradan qaldırmağa çalışırlar. Növbəti hissələrdə Volqa-Don kanalının hazırkı vəziyyəti və Xəzərin dünya okeanı ilə birləşdirilməsi məqsədilə planlaşdırılan iki kanal müzakirə olunur.

Volqa-Don kanalı və onun məhdudiyyətləri

Lenin Volqa-Don Gəmiçilik Kanalı (bundan sonra VD GK) beş dənizi – Baltik, Qara, Ağ, Azov və Xəzər dənizini birləşdirən Vahid Dərin Su Sisteminin bir hissəsidir (Rom 1961). O, Volqa və Don çayları arasında yerləşən, 1952-ci ildə Stalinin rəhbərliyi altında inşası tamamlanan 101 kilometrlik bir kanaldır. Avropanın ən uzun çayı olan Volqanın uzunluğu təxminən 3700 km-dir və Rusiyadakı bütün çay əsaslı yük daşımalarının üçdə ikisi onun payına düşür (Shaporenko et al. 2019). Amma mənbəyini Ural dağlarından götürüb Xəzərə töküldüyündən VD GK vasitəsilə Don ilə əlaqələndirilənə qədər Volqa çayının açıq dənizlərlə əlaqəsi yox idi. Xəzərdən yola çıxan yük gəmilərini hündürlük fərqi səbəbindən 13 şlyuz vasitəsilə Xəzərdən 88 metr yuxarı qaldırmaq və Don səviyyəsinə 44 metr endirmək lazımdır. Kanal daxilində suyun səviyyəsini tarazlaşdırmaq üçün üç su anbarı – Karpovka, Bereslavka və Varvarovka yaradıldı. Qrafik 2 kanalın ümumi coğrafiyasını göstərir.

Qrafik 2



Kanalın indiki dərinliyi 3,20 metrdir və bu, yalnız kiçik gəmilərin hərəkətinə imkan verir. Əlavə olaraq, soyuq regiondan keçdiyinə görə kanalın kommersiya üçün istifadəsi oktyabr ayının sonunda dayandırılır və martın ortalarında və ya aprelin əvvəlində açılır. VDGK-nın məhdudiyyətləri təkcə bunlarla bitmir. 1936-cı ilin əvvəlindən Stalin bütün əcnəbi gəmilərin SSRİ-nin daxili su yollarından istifadə etməsinə qadağa qoydu (Rusiya Daxili Su Yolları Qanununun 5-ci maddəsi). 1994-cü ilə qədər qaydalara kiçik dəyişikliklər edildi, xarici bayraqlı gəmilərin yalnız Rusiya hökumətinin icazəsi ilə kanaldan keçməsinə icazə verildi. VDGK-nın istifadəsi üçün tariflərdə isə hələ də ayrı-seçkilik edilir. Rusiyalı gəmi sahibləri keçid üçün 5000-6000 dollar ödəsələr də, məsələn, azərbaycanlı gəmi sahibləri hər səyahət üçün bu məbləğdən təxmini beş dəfə çox, yəni 20.000-25.000 dollar ödəməlidirlər. Nəticə etibarilə, VDGK xarici gəmi sahibləri üçün bahadır və idarəedici ölkənin – Rusiyanın həmin gəmilərin keçidinə icazə verib-verməyəcəyi gəmi sahibləri üçün hələ müəyyən deyil. Bundan əlavə, kanalın dərinliyi olduqca aşağı olduğundan o, orta hesabla quru yük gəmiləri vasitəsilə ən çox 2500-3000 mt (metrik ton) yük daşınması üçün yararlıdır. Müqayisə üçün deyim ki, bu rəqəm Süveyş kanalında 160.000 mt,

Panama kanalında isə 120.000 mt-dir. Sonuncuları Volqa ilə müqayisə etmək düzgün olmaz, çünki onlar açıq dənizlər arasındakı nəhəng dəhlizlərdir, lakin yenə də bu rəqəmlər VD GK-nın nə qədər məhdud olduğunu göstərir.

Volqa-Don kanalı Xəzər dənizini açıq dənizlə birləşdirmək üçün kifayət deyilsə, bu maneəni necə aradan qaldırmaq olar? Kanal qazmaq və ya yenisini yaratmaq mümkündürmü? Rusiya Prezidenti Vladimir Putin 2007-ci ildə Volqa-Don kanalının ikinci hissəsini tikərək Volqa-Don kanalı və Volqa-Baltik sistemini modernləşdirməyi təklif etdi. O, belə deyirdi: “bu [modernləşmə] Xəzərsahili ölkələrə Qara dəniz və Aralıq dənizinə gedən yol verib onların dünya okeanlarına çıxışını təmin etməklə yanaşı, həm də onları dəniz güclərinə çevirməklə geosiyasi vəziyyətlərini kökündən dəyişdirəcək” (Kremlin.ru 2007). Lakin mətbuatda bu layihə ilə bağlı daha sonralar heç bir məlumat görülmədiyindən, ehtimal etmək olar ki, layihənin maliyyə məqsədəuyğunluğu gözlənilmədiyi kimi olmamışdır. Lakin həmin ildə Azərbaycan Xəzər dənizi ilə Azov-Qara dəniz hövzəsi arasında birbaşa kanalın qurulmasını təklif etdi, sonradan bu, Avrasiya kanalı kimi tanındı və Putin tərəfindən də dəstəkləndi. Əlavə olaraq, Azərbaycan Çin prezidentini Kəmərlər və Yol Təşəbbüsünün uzantısı kimi layihə ilə məlumatlandırdı (Bekturganov and Bolaev, 2017). Daha sonra Çin hidroenergetika, mühəndislik və tikinti şirkəti *Sinohydro* texniki-iqtisadi təhlil apararaq layihənin bütün cəlb olunan ölkələr üçün iqtisadi cəhətdən mümkün olduğunu müəyyən etdi (Andromidas, 2018).

Avrasiya kanalını Volqa-Don kanalından fərqləndirən nədir?

Avrasiya kanalının minlərlə il əvvəl Xəzər dənizini Azov və Qara dəniz hövzələri ilə birləşdirən qədim Manıç boğazının qalıqı olan Kuma-Manıç çökəkliyi boyunca tikilməsi nəzərdə tutulur (Bekturganov və Bolaev 2017). Onun relyefi kanalın çəkilməsi üçün idealdır. Lakin Azov dənizi ilə Xəzər dənizi arasındakı suayrıcının qərb yamacında 27 m, şərq yamacında 54 m hündürlük fərqi mövcuddur. Beləliklə, Avrasiya kanalının

qərb tərəfində üç, şərq tərəfində isə altı gəmi şlyuzu lazım olacaq. Şlyuzlar uzunluğunu 226 metrə, eni 24 metrə, dərinliyi isə 7.15 metrə qədər olan gəmilər üçün istifadə edilə biləcəklər. İki qatdan artıq yükləmə qabiliyyətinə malik olduğundan, bir gəmi ən az 8000-10.000 mt yüklə kanaldan keçə biləcək. Avrasiya kanalının təxmini xərci dizayn parametrlərindən asılı olaraq 4,5 ilə 17 milyard ABŞ dolları arasındadır (Andromidas, 2018).

Qrafik 3 Avrasiya kanalının proqnozlaşdırılan marşrutunu göstərir. Yeni kanal bir neçə səbəbə görə mövcud kanaldan daha əlverişli olacaq. Birincisi, kanal dolayı yox, birbaşadır; bu da daha az nəqliyyat vaxtı və açıq dənizə asanlıqla çıxış deməkdir. Bundan əlavə, ərazinin relyefi səbəbindən dərinliyi 7-8 metr olan bir kanal yaratmaq asan olacaq və onu su ilə doldurmaq üçün artıq su anbarları mövcuddur. Və ən əsası, bu kanalda VDGK-dan daha az şlyuz tələb edilir, bu da tikinti üçün daha az investisiya deməkdir. Avrasiya kanalı daşınma müddətini azaltmaq üçün Çin yük daşımalarını okeandan Rusiya və Qazaxıstan ərazilərinə yönləndirilə bilməsi üçün əhəmiyyətli vasitə olmuş olacaqdır. Bu kanalın illik axını 2030-cu ilə qədər 24-30 milyon ton, 2050-ci ilə qədər isə 43-51 milyon ton ola biləcəyi proqnozlaşdırılır (Bekturganov and Bolaev, 2017).

Qrafik 3

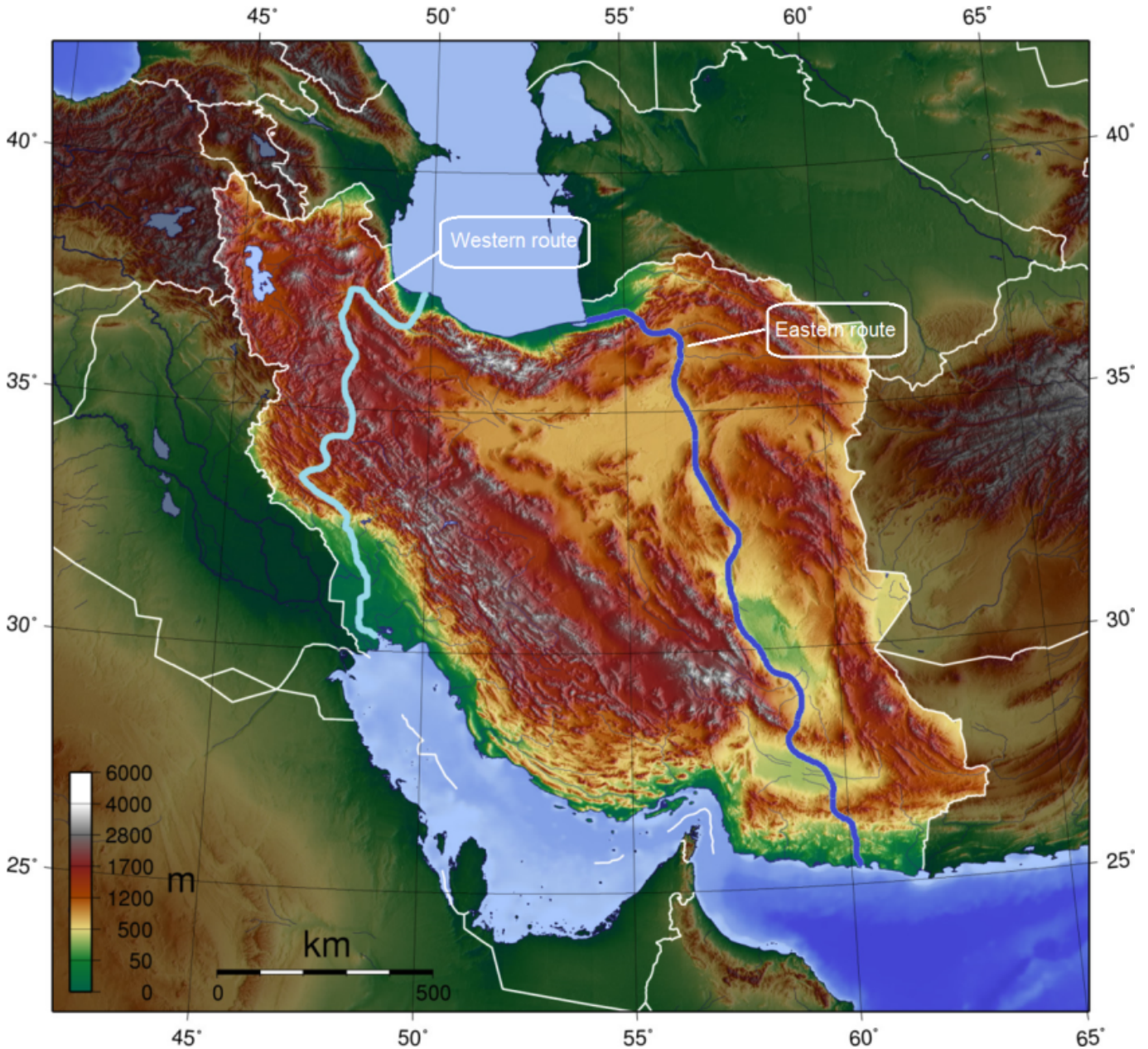


İranrud: Trans-İran kanalı

2012-ci ildə Əhmədinəjadın prezidentliyi dövründə İran Xəzər dənizini Fars körfəzi və ya Oman körfəzi ilə birləşdirmək üçün İranrud (yəni “İran çayı”) adlı bir layihə elan etdi. Bunun üçün İran mütəxəssisləri hər ikisi İran hökuməti tərəfindən təsdiqlənən qərb və şərq marşrutlarını təklif etdilər (Silavi 2020). Aşağıdakı xəritə (Qrafik 4) Hind Okeanından Xəzər dənizinə təklif olunan yolları göstərir. Qərb marşrutu mümkün olan ən qısa yoldur və Xəzər dənizinin cənub-qərbindən Fars körfəzinin ən şimal hissəsinə qədər davam edir. Kanal Xəzərlə əlaqəli çay olan Sefid Ruddan başlayır, sonra Karun çayı ilə hərəkət edib nəhayət cənubdakı Arvand çayına qədər uzanır. Bu kanalın uzunluğu təqribən 950 km-dir (Moazzen 2014). Bu çaylar naviqasiyaya qismən yararlıdır, ilkin plan onları süni kanallarla birləşdirməklə yanaşı qazıb naviqasiya üçün əlverişli etmək idi. Lakin təklif edilən qərb marşrutu tamamilə yararsızdır, çünki o, təxmini 600 km uzunluğunda olan Elburz yüksək dağlıq vadisindən keçir. 1800 metr yüksəkliyə

qədər dağlardan kanal çəkmək heç də mümkün görünmür. Belə olan halda gəmilərin qaldırılması və endirilməsi üçün onlarla şlyuz tikilməlidir. Buna görə də mütəxəssislər əsasən Şərq marşrutuna diqqət ayırdılar.

Qrafik 4



Şərq marşrutu Xəzərin cənub-şərqindən Oman körfəzinə qədər davam edir, ümumi uzunluğu 1600 km-dir. Nəzərdə tutulan Trans-İran kanalının ərazisi Daş-e Lut və Daş-e Kavir kimi səhra ərazilərini əhatə edir və İran mütəxəssislərinin fikrincə, bu yol həmin ərazilərdəki su problemini də həll edə bilər. İlk plan hər il Xəzərin 500 milyon kubmetr duzsuzlaşdırılmış

suyunun kanala axıdılması və kanalın Xəzərdən açıq dənizə çıxışının təmin edilməsidir. Amma bir sıra səbəblərə görə layihə İran hökumətinin fürsətçi bir arzusu kimi görünür.

Hər iki marşrutda layihəni reallaşdırmağı çətinləşdirən xüsusi maneələr var. Qərb marşrutu yüksək dağlıq ərazidən keçməlidir və bu, heç də real görünmür. Şərq marşrutu isə olduqca uzundur. Həmçinin duzsuzlaşdırılmış Xəzər suyunu kanala axıtmaq təklif olunur. Bu isə regionun ekosistemini asanlıqla məhv edə bilər; buna görə heç bir sahilyanı ölkə buna imkan verməz. Bunun ekosistemə minimal təsir göstərəcəyini güman etsək belə, hər il 500 milyon kubmetr suyun Xəzərdən götürülməsi dənizin səviyyəsinə təsir edib fəlakətli nəticələr doğuracaq. Əlavə olaraq, Ümumdünya Meteorologiya Təşkilatına (WMO) görə yer kürəsindəki ən isti səth istiliyi rekordu – 70 dərəcə C – kanalın keçməsi nəzərdə tutulan Daşt-e Lut duzlu səhrasında qeydə alınıb. Mütəxəssislər buxarlanma problemini necə həll etməyi planlaşdırırlar? Ümumiyyətlə, bu proqnozlaşdırılan kanal üçün heç bir perspektiv görmürəm.

Nəticə

Uzaqlıq və qapalılıq yüksək nəqliyyat xərclərinin, ticarət baxımından aşağı səmərəliliyin və son nəticədə dənizə çıxışı olmayan ölkələrdə inkişafın yavaş tempinin əsas amilləridir. Bu lənətdən qurtulmağın yeganə yolu yüksək effektivli quru əsaslı dəhlizin çəkilməsidir. Buna görə də, Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistan rahat quru əsaslı nəqliyyat dəhlizi yaratmaq üçün böyük infrastruktur sahələrinə sərmayə qoyublar. Lakin bu infrastruktur imkanları nə qədər effektiv olsalar da onlar dəniz nəqliyyatından daha səmərəli ola bilməzlər. Xəzər su hövzəsinin sahilində yerləşdikləri üçün yuxarıda adları çəkilən ölkələrin müəyyən üstünlüyü var. Bəzi məhdudiyyətlərinə baxmayaraq Xəzəri açıq dənizlərlə birləşdirən kanal artıq mövcuddur. Və bu kanalın inkişaf etdirilə biləcəyinə və ya Avrasiya kanalı kimi daha effektiv yeni kanalın çəkilməsinə ümidlər var. Sahilyanı ölkələr, o cümlədən Rusiya birgə əməkdaşlıq edib praktik və səmərəli

kanalın inşasına nail olsaydılar, bölgədəki vəziyyət xeyli dəyişərdi. Sahilyanı ölkələr ticarət fəaliyyətini asanlıqla artırar və nəticədə daha da inkişaf edərlər.

Aşağıdakı hipotetik nümunəni nəzərdən keçirək. Güman edək ki, bir azərbaycanlı iş adamı hər ay Ukraynanın Odessa şəhərindən CIF 20000 mt taxıl alır. Alıcı Odessadan Potiyə gəmi, sonra isə Potidən Bakıya 334 vaqon (60 mt) təşkil edir. Əlavə olaraq, Odessa, Poti və Bakıda gömrük, vergi və s. kimi tranzit rəsmiləşdirmələri üçün pul ödəməlidir. Poti və ya Odessada taxılı saxlamaq üçün də anbara ödəniş etməlidir, çünki bir dəfəyə 334 vaqonu Bakıya göndərmək mümkün deyil, bu yük qismən göndərilməlidir. Güman edə bilərik ki, yükünü daşımağa Odessadan Potiyə bir mt üçün 14 dollara gəmi və Potidən Bakıya (ələtə) isə 40 dollara vaqon tapa bilər. Bundan əlavə, qeyd edildiyi kimi hər mt üçün gömrük kimi digər xərclərə görə 13-15 dollar ödəməlidir. Ümumilikdə, bir metrik ton üçün təxminən 70 dolları ödəməli olacaq. Digər tərəfdən, fərz edək ki, Xəzər dənizi ilə Qara dəniz arasında 10.000 mt-a qədər yükü daşıya biləcək inkişaf etmiş bir su yolu sistemi mövcuddur. Bu vəziyyətdə, həmin iş adamı Gürcüstandakı digər xərcləri aradan qaldırdığına görə Odessadan Bakıya gedən bir metrik ton üçün maksimum 20-25 dollar və daha az tranzit haqqı ödəməli olacaq. Yüklərini təkcə 2 gəmi daşımaları ilə tamamlayacaq. Buna görə də dəniz nəqliyyatı digər nəqliyyat növlərinə nisbətən daha səmərəlidir və daha az vaxt tələb edir.

Volqa-Don kanalı bu gün məhdudiyyətlərə görə həqiqətən səmərəli deyil. Ancaq Avrasiya kimi yaxşı bir kanalın çəkilməsi yuxarıdakı hipotetik nümunənin gerçəkləşməsinə səbəb ola bilər. Hər halda, mən hesab edirəm ki, Xəzər açıq dənizlərlə daha effektiv şəkildə əlaqələndirilə bilər və buna nail olmaqla qapalı Xəzəryanı ölkələrin inkişaf tempini tamamilə dəyişdirmək mümkündür.

Ədəbiyyat siyahısı:

1. UNCTAD (2017). Jan Hoffmann, H. B., Asariotis, R., & Assaf, M. (2017). UNCTAD Review of Maritime Transport.
2. UNCTAD (2019). Review of Maritime Transport 2019 (United Nations publication. Sales No. E.18.II.D.5. New York and Geneva.
3. Bekturganov, N. S., & Bolaev, A. V. (2017). The Eurasia Canal as a Factor of Economic Prosperity for the Caspian Region. *Geography, Environment, Sustainability*, 10(1), 34-43.
4. Limao, N., & Venables, A. J. (2001). Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade. *The world bank economic review*, 15(3), 451-479.
5. Muxtarov, A. Trans-Xəzər Dəhlizi: Şərq və Qərb arasındakı ən qısa yol, yoxsa çətin körpü? <https://bakuresearchinstitute.org/az/the-trans-caspian-corridor-the-shortest-path-or-a-difficult-bridge-between-east-and-west/>
6. Peymān Moazzen (2014) Iran rud: The Great Canal of Persia. <https://www.linkedin.com/pulse/20140929025021-63488664-iran-rud-the-great-canал-of-persia/>
7. President Vladimir Putin has presented his Annual Address to the Federal Assembly (2007). Götürülüb 07.07.2020 <http://en.kremlin.ru/events/president/news/copy/38727>
8. Rom, V. Y. (1961). The Volga-Baltic Waterway. *Soviet Geography*, 2(9), 32-43.
9. Shaporenko, S. I., Van Geest, G. J., Minin, A. E., Middelkoop, H., Kuzovlev, V. V., Gorski, K., & Schletterer, M. (2019). The volga: management issues in the largest river basin in Europe.
10. Silavi, S. (2020, May 20). Doubts raised in Iran over

environmentalist's alleged 'suicide' death. Götürülüb
07.07.2020

<https://english.alarabiya.net/en/features/2018/02/12/Doubts-raised-in-Iran-over-environmentalist-s-alleged-suicide-death>

[1] Volqa-Baltik su yolları sistemi ilk dəfə 1811-ci ildə çəkilib, sistem 1960-cı illərdə Avropa Rusiyasının Vahid Dərin Su Sisteminin bir hissəsi halına gətirilərək 3 metrə qədər genişləndirilmişdir. Rusiyadan başqa sahilyanı ölkələr bu kanaldan çox az istifadə edirlər.

14 iyul 2020