



MƏZARİ-ŞƏRİF–KABUL–PEŞƏVAR DƏMİR YOLU LAYİHƏSİ: PERSPEKTİVLƏR VƏ ÇAĞIRIŞLAR

Giriş

Mərkəzi Asiya regionunda yerləşən ölkələrin birbaşa dənizə çıxışı olmadığı üçün qlobal bazarlara çıxışları da dolayısıyla məhduddur. Bundan ötrü həmin ölkələr ixracın şaxələndirilməsi və böyüməsi yolu ilə iqtisadi inkişafı təşviq etmək üçün Mərkəzi və Cənubi Asiya regionları arasında təkmilləşdirilmiş nəqliyyat əlaqələri yaratmağa çalışırlar. Bu kontekstdə Məzari-Şərif–Kabul–Peşəvar dəmir yolu xətti layihəsi çərçivəsində bu əlaqənin təmin ediləcəyi gözlənilir. Adıkeçən layihə uğurla tamamlandığı halda daha geniş Avrasiya məkanında regionlararası ticarəti stimullaşdıracaq və xüsusilə Mərkəzi Asiya ölkələrinin iqtisadiyyatlarının diversifikasiyasına kömək edəcək. Təhlildə Özbəkistanın Termez şəhərindən başlayan və Əfqanıstanın Məzari-Şərif və Kabil şəhərlərinə, oradan isə Pakistanın Peşəvar şəhərinə qədər uzanacaq dəmiryolu xətti layihəsinin siyasi və iqtisadi aspektləri, regionlararası əməkdaşlığın və iqtisadi inkişafın təşviqi baxımından perspektivləri və layihənin icrasında qarşılaşa biləcəyi çağırışlar müzakirəsi edilir.

Siyasi aspektləri

Regionlar arasında tarixi qarşılıqlı əlaqənin bərpasında əsas halqa iri infrastruktur layihələrinin həyata keçirilməsidir. Xüsusilə, Məzari-Şərif–Kabul–Peşəvar Trans-Əfqan Dəhlizinin tikintisi Mərkəzi və Cənubi Asiyanı birləşdirəcək və region ölkələrinə dənizə ən qısa çıxışı təmin edəcək və iki regionun inklüziv iqtisadi inkişafına nail olmaq üçün şərait yaradacaq.

Uzun illər Özbəkistan qapalı siyasətə üstünlük versə də, 2016-cı ildən etibarən yeni xarici siyasət kursunun ən mühüm vəzifələrdən biri dəniz limanlarına çıxış əldə etmək olub. Bu baxımdan, Daşkənd regional və regionlararası əlaqələri gücləndirmək üçün bir sıra iri beynəlxalq təşəbbüslərlə, Məzari-Şərif–Kabil–Peşəvar dəmir yolu xətti layihəsi ilə çıxış edib. Bu məqsədlə Daşkənd həm ölkə daxilində, həm də Əfqanıstanla sərhəd rayonlarda aktiv şəkildə dəmir yolu və avtomobil infrastrukturunu layihələri həyata keçirir. Trans-Əfqan dəmir yolunun tikintisi Özbəkistana ixrac bazarlarını şaxələndirməyə imkan verəcək. Layihədə iştirak etməklə Özbəkistan regionda öz geosiyasi mövqeyini və əhəmiyyətini də gücləndirir. Şavkat Mirziyoyev bildirib ki, Məzari-Şərif–Kabil–Peşəvar dəmir yolu Özbəkistan tarixində ən böyük layihələrdən biri olacaq: “Mən bunu əsrin layihəsi adlandırırım”.

Özbəkistan Əfqanıstanı öz sənayesi üçün mühüm bazar, eləcə də Cənubi və Cənub-Şərqi Asiya, Fars körfəzi və Hind okeanı hövzəsi ölkələri ilə əlaqə məkanı hesab edir. Bu istiqamətdə son illər əsas layihəsi Qvadar və Kəraçiyə çıxışı təmin edəcək və gələcəkdə marşrutunu Hindistana qədər uzada biləcək Məzari-Şərif–Kabil–Peşəvar dəmir yolunun tikilməsinə ciddi iqtisadi və siyasi yatırımlar edir. Özbəkistan Əfqanıstan probleminin hərbi yolla həlli olmadığı prinsipindən çıxış edir. Yeganə çıxış yolunu ölkənin iqtisadi modernləşdirilməsində görür. Bilindiyi kimi, Əfqanıstanın həssas, zəif yeri nəqliyyat infrastrukturunun olmamasıdır. Əfqanıstan dünyanın nadir ölkələrindən biridir ki, XXI əsrin əvvəllərində onun ərazisində bir kilometr də olsun dəmir yolu xətti olmayıb. Qəbul edilmiş faktdır ki, hər bir ölkədə inkişaf etmiş iqtisadiyyatın məcburi göstəricilərindən biri də nəqliyyat infrastrukturudur. Bununla yanaşı, Əfqanıstanın böyük tranzit və nəqliyyat potensialı var. Bu baxımdan Əfqanıstan yuxarıdakı marşrutla dəmir yolunun yaradılmasında maraqlı olan tərəflərdən biridir. Yeni dəmir yolu Əfqanıstanın sosial-iqtisadi baxımdan yenidən qurulmasında beynəlxalq səylərə real töhfə verəcək.

Layihə Özbəkistan və Əfqanıstanla yanaşı bütün digər iştirakçılar üçün də yeni perspektivlər açır. Pakistan və Hindistan üçün dəmir yolu xətti MDB bazarları ilə əlaqə yaratmağa imkan verəcək, hansı ki, hazırda ticarət əlaqələri yalnız dəniz yolları ilə mümkündür.

Xüsusi vurğulamaq yerinə düşər ki, ötən müddət ərzində Termiz–Məzari-Şərif–Kabil–Peşəvar dəmir yolu dəhlizinin formalaşdırılması istiqamətində müəyyən işlər görülüb. Kabil dəhlizi layihəsi ilk dəfə 2018-ci ilin sentyabrında geniş ictimaiyyətə təqdim edilib. Elə həmin ildə çoxtərəfli İşçi Qrupu və işlərin əlaqələndirilməsi üzrə layihə ofisi yaradılıb. Həmçinin, Termizdə dəmir yollarının istismarı üzrə əfqan mütəxəssis-mühəndislərin hazırlanması məqsədilə 2018-ci ildə Özbəkistan Respublikası tərəfindən maliyyələşdirilən tədris mərkəzi yaradılmışdır. 2 fevral 2021-ci ildə Özbəkistan-Əfqanıstan-Pakistan danışıqlarının yekunlarına əsasən Məzari-Şərif–Kabil–Peşəvar dəmir yolunun tikintisi üzrə birgə fəaliyyət

planı ("Yol xəritəsi") qəbul edilib. Layihənin 2021-ci ilin may ayında hazırlanması, yolun tikintisinə isə sentyabrda başlanması planlaşdırılırdı. Amma Əfqanıstanda hakimiyyət dəyişikliyi layihənin icrasında ləngimələrə səbəb olub. Daha sonra Əfqanıstanın müvəqqəti hökuməti layihəyə qoşulub. Belə ki, 2021-ci il dekabrın 10-da Daşkənddə Trans-Əfqan dəmir yolu xəttinin layihələndirilməsi və tikintisi üzrə üçtərəfli (Özbəkistan, Əfqanıstan, Pakistan) və çoxtərəfli (Rusiya, Qazaxıstan, Özbəkistan, Əfqanıstan, Pakistan) danışıqlar aparılıb. Görüşlər nəticəsində tərəflər yaxın vaxtlarda dəmir yolu xəttinin çəkiliş variantlarını yerindəcə öyrənmək, işçi qrupların müntəzəm görüşlərini keçirmək və ilkin texniki-iqtisadi əsaslandırma hazırlandıqdan sonra beynəlxalq maliyyə institutlarını layihəyə cəlb etmək barədə razılığa gəliblər. Cari ilin fevralın 22-də Özbəkistanın Baş nazirinin müavini Sardor Umurzakovun rəhbərlik etdiyi nümayəndə heyətinin Kabilə səfəri çərçivəsində Əfqanıstanın müvəqqəti hökumətinin başçısı Molla Məhəmməd Həsən Axund ilə görüşdə tərəflər Əfqanıstan ərazisindən nəqliyyat və yüklərin tranziti üçün şərtlərin birgə işlənməsi barədə ortaq mövqe ifadə ediblər. İyulun 18-də isə marşrutun müəyyənləşdirilməsi və layihənin texniki-iqtisadi əsaslandırılması üçün Özbəkistan, Pakistan və Əfqanıstandan olan işçi qrup Əfqanıstan ərazisində ekspedisiya işlərinə başlayıb.

Martın 3-də Özbəkistan Prezidentinin Pakistana səfəri zamanı Şavkat Mirziyoyev və İmran Xan Trans-Əfqan Dəmir Yolu layihəsinin irəlilədilməsi barədə razılığa gəliblər. Özbəkistan Prezidenti bildirib: "Termiz–Məzari-Şərif–Kabil–Peşəvər dəmir yolu bizim ümumi gələcəyimizdir. Bu marşrutun tikintisi başa çatdıqdan sonra biz Pakistanı Mərkəzi Asiyaya, Özbəkistanı isə Kəraçi, Qvadar və Qasim limanlarına birləşdirən ən yaxın, ucuz və təhlükəsiz dəhlizi yaradacağıq. Bu dəmir yolu bölgələrimizin simasını tamamilə dəyişəcək". Oktyabrın 13-də Astanada Özbəkistan Prezidenti Şavkat Mirziyoyev bu ölkənin baş naziri Şahbaz Şərifin rəhbərlik etdiyi Pakistan nümayəndə heyəti ilə danışıqlar aparıb. Görüş zamanı tərəflər əvvəllər əldə edilmiş razılaşmalara uyğun olaraq Termiz–Məzari-Şərif–Kabil–Peşəvər dəmir yolu strateji layihəsinin həyata keçirilməsi perspektivlərini müzakirə ediblər. Qazaxıstan Prezidenti Tokayev də Mərkəzi Asiya ölkələri başçılarının sammitində çıxışında Qazaxıstanın Məzari-Şərif–Kabil–Peşəvər dəmir yolunun tikintisində iştirak etməyə hazır olduğunu bəyan edib.

İqtisadi aspektləri

Mərkəzi Asiya ölkələrinin perspektivindən Trans-Əfqan dəhlizi regionun yüksək makroiqtisadi göstəricilərə və artım dinamikasına malik olan Cənubi Asiya ölkələrinin bazarlarına yeni və ən qısa yol açacaq. Ümumilikdə 1,9 milyard nəfər (dünya əhalisinin ¼ əhalisi) və 3,5 trilyon dollarlıq ÜDM-i ilə Cənubi Asiya dünyanın ən sürətlə böyüyən regionudur (ildə 7,5%-ə qədər). Təkcə Pakistan 200 milyon əhalisi

olan bazardır.

573 km uzunluğunda və tranzit potensialı 20 milyon tona qədər olan yeni nəqliyyat dəhlizi Avropa İttifaqı, Rusiya, Özbəkistan, Əfqanıstan, Pakistan, Hindistan və daha sonra Cənub-Şərqi Asiya dövlətlərini birləşdirəcək. Onun işə salınması Özbəkistan və Pakistan arasında malların daşınma müddətini 30-35 gündən 10-15 günə qədər qısaldacaq. Yeni dəmir yolu ilə yüklərin daşınması Rusiya ilə Pakistan arasında nəqliyyat xərclərini isə 15-20% azaldacaq.

İyulun 26-da Daşkənddə keçirilmiş “Əfqanıstan: təhlükəsizlik və iqtisadi inkişaf” adlı beynəlxalq konfransda Özbəkistan Respublikasının Dəmir Yollarının Layihələndirilməsi və Əlaqədar İnfrastruktur üzrə Aparıcı İnstitutu “Boştransloyxa” ASC gələcək magistralın layihəsinin təfərrüatlarını təqdim edib. Layihənin 2027-ci ilə qədər yekunlaşdırılması planlaşdırılır. İlk hesablamalara görə, bu layihə çərçivəsində 1200-dən çox süni konstruksiya, o cümlədən 3 tunel, 100-dən çox keçid, 336 körpü və 33 dəmir yolu stansiyasının tikilməsi, 187 kilometr stansiya relsləri, 785 kilometr elektrik təchizatı xətti və 790 kilometr rabitə xəttinin çəkilməsi nəzərdə tutulur. Mütəxəssislərin fikrincə, istismarın ilk illərində yükdaşımaların proqnozlaşdırılan həcmi ildə 3 milyon ton təşkil edəcək, 2030-cu ilə qədər isə bu rəqəm ildə 15 milyon tondan çox arta bilər. Layihənin dəyəri təxminən 4,6 milyard dollar təşkil edəcək. Daha sonra noyabrın 3-də Özbəkistan Dəmir Yollarının sədr müavini Akmal Kamalov Brüsseldə keçirdiyi brifinqdə bildirib ki, son hesablamalara görə, yeni təklif olunan dəmir yolu 5,96 milyard dollara başa gələcək. Lakin Pakistan tərəfi hesab edir ki, Trans-Əfqan dəmir yolunun tikintisinin dəyəri ilkin hesablamalardan xeyli yüksək ola bilər. Dekabrın 5-də Pakistan Senatının dəmir yolu infrastrukturunu komitəsinin iclasında Dəmir Yolları Nazirliyinin katibi Zəfər Rənca açıqlayıb ki, Termez–Məzari-Şərif–Kabil–Peşəvər layihəsinin tikintisi 8,2 milyard dollar dəyərində qiymətləndirilir. Bu, göründüyü kimi Özbəkistanın Layihə və Tədqiqat İnstitutunun (“Boshtransloyiha”) əvvəlki hesablamalarından (4,6 milyard dollar) xeyli yüksəkdir.

Bununla yanaşı, layihənin işə düşməsiylə Əfqanıstanın mərkəzi hissəsində yerləşən onlarla faydalı qazıntı yatağının iqtisadi dövriyyəyə cəlb edilməsi, 5 milyondan çox yeni iş yerinin açılması imkanları yaranmış olacaq. Ümumilikdə, layihənin həyata keçirilməsindən regionun 15 milyona qədər sakinin faydalanacağı proqnozlaşdırılır. Əfqanıstan və digər ölkələr arasında nəqliyyat ifrastrukturunun qurulması sayəsində regional ÜDM 10 il ərzində ən azı iki dəfə arta bilər.

Bundan əlavə, yeni dəmir yolu Özbəkistan, Əfqanıstan və Pakistanın 10 rayon və əyalətini birləşdirəcək və region üçün əsas nəqliyyat və logistik magistral olacaq. Bundan başqa, yeni dəmir yolu xətti istiqamətində “Surxan – Puli-Xumri” və “CASA–1000” yüksək gərginlikli elektrik xətlərinin çəkilməsi

layihələri həyata keçirilir.

Eyni zamanda, ekspertlərinin fikrincə, bu dəmiryolu xətti Çin–Qırğızıstan–Özbəkistan dəmir yolunun tikintisi layihəsi ilə eyni vaxtda həyata keçirilərsə, transregional layihənin səmərəliliyi əhəmiyyətli dərəcədə arta bilər. Bundan başqa, Mərkəzi və Cənubi Asiyayı birləşdirəcək Trans-Əfqan dəmir yolu Mərkəzi Asiya ölkələrinə Rusiyanın nəqliyyat marşrutlarından yan keçməyə və Ukraynaya müdaxilə ilə bağlı Qərbin Moskvaya tətbiq etdiyi sanksiyaların yaratdığı problemlərdən qaçmağa da imkan verəcək.

Risiklər

Əfqanıstandakı hərbi-siyasi vəziyyətin mürəkkəb xarakterini, Hindistan və Pakistan arasında yüksək konflikt potensialını, habelə Cənubi Asiya ölkələrinin siyasi elitasının və biznes mühitinin sərt pragmatizmini nəzərə alaraq layihənin gerçəkləşdirilməsi üçün ciddi çağırışların mövcud olduğunu deyə bilərik. Bundan başqa, hazırda dəmir yolunun tikintisinə pul çatışmazlığı və etibarsızlıq əsas mane hesab olunur. Əfqanıstandakı Taliban hökumətinin beynəlxalq aləm tanınmaması layihənin maliyyələşdirilməsində əlavə problemlər ortaya çıxardıb. Daha əvvəl Dünya Bankı və Avropa İttifaqı layihənin həyata keçirilməsində maraqlı olduqlarını ifadə etsələr də hazırda vəziyyət fərqlidir. Belə ki, tərəflər əvvəllər Dünya Bankı tərəfindən maliyyələşdirilən bank konsorsiumu qurmağı planlaşdırsa da, hazırda Çindən olan investorlarla danışıqlar apardıqlarını bildiriblər.

Layihənin icrası üçün potensial risklər arasında dəmiryolu xəttinin keçdiyi çətin relyefi qeyd etmək vacibdir. Belə ki, dəmiryolu marşrutunun çox hissəsi dağlıq ərazidən keçdiyi üçün tikinti işlərinin aparılması baxımından layihə mürəkkəbliyi ilə xarakterizə olunur.

Nəticə

Məzari-Şərif–Kabil–Peşəvər dəmir yolunun tikintisi bir sıra səbəblərdən dolayı xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Məlumdur ki, Mərkəzi Asiya və Əfqanıstan dövlətlərinin beynəlxalq dəniz limanlarına birbaşa çıxışı yoxdur. Bu baxımdan bu layihə Mərkəzi Asiya ölkələri üçün həm də ona görə çox aktualdır ki, o, gələcəkdə Əfqanıstandan keçməklə Pakistanın Kəraçi, Qasem və Qvadar dəniz limanları vasitəsilə dünya okeanına çıxış imkanı yaradır. Beləliklə, Trans-Əfqan dəmir yolu Cənubi Asiya dəmir yolu sistemini Mərkəzi Asiya və Avrasiya dəmir yolu sistemləri ilə birləşdirəcək və Mərkəzi Asiya ölkələrinin tranzit potensialının köklü şəkildə genişlənməsinə, o cümlədən regional və regionlararası ticarətin artmasına

töhfə verəcək.

Layihənin həyata keçirilməsi həmçinin Əfqanıstanda sülhün və sabitliyin təmin edilməsi, on minlərlə yeni iş yerinin yaradılması və zəngin mineral ehtiyatların işlənməsi üçün şərait yaratmaqla bu ölkənin sabitliyini və mütərəqqi iqtisadi artımını stimullaşdıracaq.

Özbəkistan özünün dayanıqlı iqtisadi artım üçün nəqliyyat əlaqələrinin vacibliyini dərk edir. Bu dəmiryolu xətti Özbəkistana öz məhsullarını ixrac etmək üçün yeni bazarlara çıxış imkanı verəcək. Həmçinin, Özbəkistan tarixən çoxsaylı etnik özbəklərin yaşadığı Əfqanıstanın inkişafında və sabitliyində maraqlı olduğu görünür. Özbəkistanın yenilənmiş xarici siyasətinin həyata keçirilməsi ilə əlaqədar son bir neçə ildə Əfqanıstanla münasibətlər yeni keyfiyyət mərhələsinə daxil olub. Qeyd etdiyimiz kimi, daha ucuz qiymətə və daha yaxın dəniz limanlarına çıxış əldə etmək Daşkəndin onilliklər ərzində həll etməyə çalışdığı problemdir və Pakistan onun seçimi kimi görünür. Dənizə çıxışı olmayan Əfqanıstan ərazisi Daşkənd üçün Pakistan limanlarına çıxış üçün danışıqlarda həmişə kritik ölkə olub.

Özbəkistan hazırda Türkmənistandan keçməklə İrənin Bəndər Abbas dəniz limanından çox asılıdır. Özbəkistan əvvəlki söyləri daha çox Əfqanıstanın Herat şəhərindən yeni dəmir yolu ilə İrə limanları vasitəsilə istifadəyə yönəlmişdi. Özbəkistanın əvvəlki layihələri, məsələn, Özbəkistan-Türkmənistan-İrə-Oman dəmir yolu dəhlizi də İrana bağlı idi. Lakin, hazırda gündəmdə olan Məzari-Şərif-Kabil-Peşəvər dəmiryolu xətti ilə Özbəkistanın Pakistan limanlarını seçdiyi məlumdur. Daşkəndin Pakistan limanlarının xeyrinə seçim etməsinə təsir edən bir sıra amillər var. Əvvəla, görünür ki, Məzari-Şərif-Kabil-Peşəvər dəmir yolunun tikilməsində maraqlı olduğunu göstərməklə Daşkəndin İrə limanlarından asılılığı azaltmaq planları var. Bu layihə tamamilə yeni nəqliyyat yolu təklif edir, Herat variantı isə sadəcə olaraq mövcud marşrutları genişləndirir. İkinci səbəb Məzari-Şərif-Kabil-Peşəvər yolunun Özbəkistanı dünya okeanı ilə birləşdirən ən qısa yol olmasıdır (müqayisədə 661 km qısadır). Digər tərəfdən, maliyyə xərcləri baxımından da Məzari-Şərif-Kabil-Peşəvər variantı daha faydalıdır. Belə ki, Daşkənddən Kəraçiyə bir konteynerin daşınmasının qiyməti təxminən 1400-1600 dollar olacağı halda, Daşkənd-Bəndər Abbas marşrutu üzrə isə bu rəqəm 2600-3000 dollar təşkil edəcək. Dördüncüsü, bu yol vasitəsilə Hindistan və Pakistandan MDB ölkələrinə, xüsusən Rusiyaya malların tranzitinin təmin edilməsi perspektivi mövcuddur. Beşinci və ən vacib amil isə, İrə ətrafında davam edən qeyri-sabit geosiyasi vəziyyət, ona qarşı qarşı tətbiq edilən iqtisadi sanksiyalar Özbəkistanı riskli tərəfdaşdan daha sabit seçimə üstünlük verməyə vadar edir. Bütün bu arqumentlər İrandan keçən Cənub-Şərqi Asiya ölkələrinin limanlarına gedən mövcud marşrutlarla müqayisədə Məzari-Şərif-Kabil-Peşəvər dəmir yolu layihəsinə əhəmiyyətli rəqabət üstünlükləri verir.

Beləliklə, Məzari-Şərif–Kabil–Peşəvər dəmir yolu layihəsinin həyata keçirilməsi Mərkəzi və Cənubi Asiya regionları ilə yanaşı daha geniş Avrasiya məkanında ümumi nəqliyyat bağlantısının inkişafında, dolayısıyla qarşılıqlı iqtisadi-ticarət əlaqələrinin, həmçinin bölgədə sabillik və təhlükəsizliyin gücləndirilməsinə təkan vermiş olacaq.

Müəllif: Nağı Əhmədov, aparıcı məsləhətçi, Beynəlxalq Münasibətlərin Təhlili Mərkəzi