

# Prezident İlham Əliyevin üstünlüyü ondadır ki...

Bu gün Azərbaycanın "Şərq-Qərb", "Şimal-Cənub" nəqliyyat marşrutlarında açar ölkə sayılması dövlətimizin başçısının vaxtında reallaşdırdığı qlobal layihələr hesabına mümkün olmuşdur

Prezident İlham Əliyevin apardığı uğurlu siyasət sayəsində ölkəmiz dünyanın ən önəmli nəqliyyat qovşağına çevrilib. İndi Azərbaycan Çindən Avropaya, şimaldan İran körfəzinə gedən beynəlxalq nəqliyyat marşrutlarının açar ölkəsidir. Azərbaycan bu imkandan siyasi dividendlə yanaşı, həm də külli miqdarda gəlir əldə etmək imkanı qazanır.

Məlum olduğu kimi, hazırda qlobal ticarətin 80 faizi okean və dənizlər üzərindən həyata keçirilir. Ancaq son illər ticarətin quru yollar üzərindən aparılmasına üstünlük verilir. Bunun iki başlıca səbəbi var. Birincisi, okean və dənizlər vasitəsilə ticarətin aparılması çox vaxt tələb edir. İkincisi, XXI əsr olmasına baxmayaraq, dəniz quldurluğunun yenidən peyda olmasını görürük. Təəssüflər olsun ki, bunun arxasında müxtəlif dövlətlərin olması barədə xəbərlər də yayılır.

Ədən körfəzində baş verən hadisələr dünyanı təlatümə gətirib. Çünki qlobal ticarətin önəmli bir hissəsi bu körfəzdən keçir. Həmin marşrut üzrə mülki gəmilərlə yük daşınmasının sığortası kəskin şəkildə artır. Bu da dünya ticarətində qiymət artımına səbəb olur. Bir sözlə, ticarətin su yolu ilə aparılmasında problemlər yaşanır.

Quru yolla ticarətin aparılmasının da öz çətinlikləri var. Burada iki mühüm faktor qeyd etmək lazım gəlir. Əvvəla, bürokratik əngəllər, yəni lüzumsuz gömrük yoxlamalarının çox olması quru yollarının səmərəsini azaldır. İkincisi isə tarif məsələsidir. Yəni hər ölkə ərazisindən keçən yüklərə görə öz qiymətini müəyyənləşdirmək istəyir. Hazırda Orta dəhlizdə vahid tarifi təbii üçün Qazaxıstan, Azərbaycan və Gürcüstan fəal danışıqlar aparır. Müəyyən razılıqlar da var. Artıq bu prosesə Türkiyə də qoşulub. Gözlənilir ki, bu ölkələr arasında olan anlaşma Orta dəhlizin fəallığını təmin edəcək.

Prezident İlham Əliyevin uzaqgörənliyi odur ki, illər öncə bu istiqamətdə lazım olan bütün infrastrukturun ya-



radılmasına nail olub. Dövlət başçısının təşəbbüsü ilə icra olunan Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu uzunluğuna və ərazisindən keçdiyi ölkələrin sayına görə seçilir. Belə ki, BTQ ilə davam edən dəhliz Çindən, Qazaxıstandan, Azərbaycandan, Gürcüstandan, Türkiyədən keçərək bütün Avropanı, o cümlədən Yaxın Şərqi və Şimali Afrikanı bir çox ölkəsinə birləşdirir.

Marşrutun bir özəlliyi də ondan ibarətdir ki, yol dənizə aşırdır. Yəni Çindən və Qazaxıstandan dəmir yolu ilə gələn yüklər Xəzər dənizinin üzərindən keçməli olur. Burada da Prezident İlham Əliyevin uzaqgörən siyasətinin şahidi oluruq. Yəni həmin problem Azərbaycanın dövlət başçısının təşəbbüsü ilə ərəsəyə gələn Ələt Beynəlxalq Ticarət Limanı hesabına həll edilib. Gələcəkdə bu limanın 30 milyon ton yükə qabul qabiliyyəti olacaq. Hazırda bu istiqamətdə işlər gedir.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun ən böyük önəmi yüklərin Asiyadan Avropaya çatdırılması vaxtının 15 günə qədər qısalmasıdır. Bu isə indiki qlobal ticarətdə ən önəmli faktor sayılır. Yəni malməhsul malalan ticarət əlaqələrini sürətləndirmək imkanı qazanırlar.

Bu marşrut hələ özünün pik həddinə çatmayıb. Bununla belə qlobal ticarətə öz müsbət töhfələrini verir. Hazır-

da əldə olunan nəticələrə görə, BTQ dəmir yolu ilə üçüncü istismar ilində 3-5 milyon ton, beşinci istismar ilində 6-8 milyon ton yük, bundan sonra isə ildə 3 milyon sərnişin və 17 milyon ton yük daşınması nəzərdə tutulub.

Dəmir yolunun sabit işləməsi üçün onun maddi-texniki bazasının yüksək olması önəmlidir. Dövlət başçısının müvafiq sərəncamları ilə işğaldan azad olunmuş ərazilərdə dəmir yolunun çəkilməsi və infrastrukturun yaradılması istiqamətində işlər uğurla icra edilir. Eyni zamanda tranzit yükdaşıma sahəsində artan tələbatı aradan qaldırmaq məqsədilə 605 konteynerin alınması prosesinə start verilib. Bununla bərabər, tranzit yük daşıma operativ təmin etmək məqsədilə yetərli sayda magistral və manevr lokomotivlərinin alınması və əsaslı təmiri istiqamətində bir sıra vacib qərarlar qəbul olunub.

44 günlük Vətən müharibəsindəki tarixi qələbəmizdən sonra isə yeni bir vəziyyət yaranıb. Belə ki, Rusiya, Azərbaycan və Ermənistan arasındakı üçtərəfli Bəyanata görə Zəngəzur dəhlizi açılmalı idi. Bu da Azərbaycana yük və sərnişinlərin Naxçıvana tez çatdırılmasına imkan verəcəkdir. Əlavə olaraq, Orta dəhliz əlavə bir keçid im-

kanı əldə edəcəkdir. Lakin Ermənistan 3 ildir ki, bu yolun açılması üçün üzərinə götürdüyü öhdəliyi yerinə yetirmir. Əksinə, bu 42 kilometrlik qısa yolu dünya gücləri üçün çəkişmə nöqtəsinə çevirmək istəyir. Qərb, Rusiya və Çin müstəvisində gedən bu qarşıdurmadan uzaq durmaq isə ən düzgün siyasət idi.

Bu arada Prezident İlham Əliyev heç kəsin gözləmədiyi halda İranla Araz keçidi barədə razılaşma əldə etdi. Dövlət başçısının bu çevik və vaxtında qəbul etdiyi qərar Qərb üçün gözlənilməz idi və o üzəndən reaksiyası sərt oldu. Elə cavab da gecikmədi. Prezident İlham Əliyev dekabrın 6-da ADA Universitetində keçirilən "Qarabağ: 30 ildən sonra evə dönüş. Nailiyyətlər və çətinliklər" forumunda İran üzərindən Naxçıvana yol açılması barəsindəki razılaşmaya ABŞ Dövlət Departamenti-nin bəyanatına münasibətini belə bildirdi: "Bir sözlə, hər şey mümkündür, sadəcə, Ermənistan istəmir. Onlar bizi bu qütbəndən məhrum etmək istədilər və indi isə başa düşdülər ki, bu, bizə heç lazım deyil! Onda onlar şikayətlənməyə başladılar və hətta biz ABŞ Dövlət Departamenti-nin rəsmilərindən çox müəmmal məlumat eşitdik ki, Birləşmiş Ştatlar əgər yol Ermənistan-dan keçməsə, buna imkan verməyəcəklər?! Onda mən nə deyə bilərəm? Sadəcə deyə bilərəm ki, bu nədir? Biz bunu üç ildir ki, Ermənistan vasitəsilə etmək istəyirdik. Əgər siz istəyirsiniz ki, yol Ermənistan-dan keçsin və onda öz yeni erməni dostlarınıza bunu söyləyin! Axı siz bizim İranla münasibətlərimizə necə müdaxilə edə bilərsiniz? Deyirsiniz ki, siz yolun çəkilməsinə imkan verməyəcəksiniz. Nə edəcəksiniz? Bombardman edəcəksiniz, nə edəcəksiniz?! Əslində, bu cür məsuliyyətsiz bəyanatlar onları söyləyənlərə heç bir yaxşı fayda gətirmir və əlbəttə ki, regionda sabitliyi və proqnozlaşdırmanı, o cümlədən bağlantı layihələrini ciddi şəkildə sual altına qoyur".

**Rüstəm KAMAL,**  
*"Azərbaycan"*