

Qədim İpək Yolu Azərbaycan üçün daimi kapitaldır, daimi siyasi nüfuzdur, iqtisadi müstəqilliyin güclü amilidir

"Tarixi İpək yolunun bərpası, yeni-yeni ölkələrin və regionların ona cəlb edilməsi xalqlarımızın yaxınlaşması və qarşılıqlı surətdə zənginləşməsi, yeni müstəqil dövlətlərin istiqaliliyyətinin və suverenliyinin möhkəmlənməsi, bu dövlətlərdə demokratik islahatların, bazar islahatlarının uğurla aparılması üçün güclü təkan verəcək, hamı üçün sülhün, sabitliyin və təhlükəsizliyin təmin olunmasına kömək göstərəcəkdir. Böyük İpək Yolu keçmişdə başlasa da, gələcəyə doğru gedən yoldur. Mən inanıram ki, əgər biz əməkdaşlıq edə-edə, bir-birimizə hörmət bəsləyərək və bir-birimizi dəstəkləyərək, bu yolla birlikdə getsək, o, xalqlarımızı firavanlığa və tərəqqiyə gətirib çıxaracaqdır".

(1998-ci il sentyabr, konfransda Heydər Əliyevin çıxışından bir hissə)

Düz 20 il bundan əvvəl - 1998-ci ilin sentyabr ayında ulu öndər Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə Bakıda ilk dəfə olaraq qədim İpək yolunun bərpası üzrə beynəlxalq konfrans keçirildi. Konfransda ulu öndər Heydər Əliyev çıxış etdi, Bakı bəyannaməsi qəbul olundu və bu gün həmin siyasət davam etdirilir. Sentyabrın 6-da AzTV kanalında efirə yayımlanan "Günün nəbzi" verilişində Milli Məclisin İqtisadi siyasət, sənaye və sahibkarlıq komitəsinin sədri, akademik Ziyad Səmədzadə, "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədr müavini İqbal Hüseynov və TRACECA-nın Azərbaycan üzrə milli katibi Akif Mustafayev ilə məhz bu məsələlər barəsində fikir mübadiləsi aparılmışdır. Bunu oxuculara təqdim edirik:

Aparıcı (Rövşən Rafiqoğlu): Ziyad müəllim, Bakıda 9 ölkə - Azərbaycan, Türkiyə, Gürcüstan, Ukrayna, Moldova, Rumıniya, Bolqarıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan respublikalarının dövlət başçıları, beynəlxalq təşkilatlar, dövlət nümayəndə heyətlərinin iştirak etdiyi həmin tədbirdə, qeyd etdiyimiz kimi, TRACECA proqramı çərçivəsində çoxtərəfli saziş imzalandı, Bakı bəyannaməsi qəbul edildi. Belə bir sualla müraciət etmək istərdim ki, Bakıda keçirilən bu önəmli beynəlxalq konfrans hazırda bütün dünyanın diqqət mərkəzində olan, reallaşması istiqamətində çoxaspektli addımlar atılan qədim İpək yolunun bərpası baxımından nə kimi önəm kəsb etdi?

ZİYAD SƏMƏDZADƏ: Əvvəla, mən AzTV-yə dərin təşəkkürümü bildirirəm ki, bu gün burada Azərbaycan xalqının inkişafı, Azərbaycan dövlətinin iqtisadi, siyasi müstəqilliyinin qorunması, iqtisadi təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üçün çox vacib bir məsələ müzakirə edilir. Sözüün əsl mənasında, 1998-ci ildə ulu öndər Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə baş tutan bu konfrans tarixi bir konfransdır. İllər keçəcək, onilliklər keçəcək, heç şübhəsiz ki, əsrlər keçəcək, qədim İpək yolu fəaliyyət göstərəcək, inkişafa, tərəqqiyə xidmət edəcəkdir. Mən hesab edirəm ki, belə bir konfransın Azərbaycanı da keçirilməsi ona görə baş tutdu ki, Heydər Əliyev çox müdrik bir siyasətçi idi, əsl liderlik nümayiş etdirdi. Dünya tarixi göstərir ki, bu və ya digər dövlətin yolları malik olması onun iqtisadi, siyasi müstəqilliyini təmin edən əsas şərtlərdən biridir. Tarix boyu da əksər müharibələr yollara sahib olmağa görə başlayıb, çünki əlverişli nöqtədə yerləşən yollar həmişə müba-

hisə, mübarizə obyektinə olub. Qədim İpək yolu uzun illər, əsrlər boyu fəaliyyət göstərmişdir. Lakin bir müddətdən sonra o yaddan çıxdı. Müstəqilliyini bərpa edən dövlətlər, o cümlədən 8 dövlət 1993-cü ildə Brüssel bəyannaməsini imzaladılar. Bu bəyannaməni imzalamaqda məqsəd ondan ibarət idi ki, Avropa Birliyi yeni müstəqil dövlətlərə şans versin ki, onlar iqtisadi müstəqilliklərini qorumaq üçün daha əlverişli yollara malik olsunlar. Heydər Əliyev bildirdi ki, qədim İpək yolunun bərpası Azərbaycan üçün daimi kapitaldır, Azərbaycanın iqtisadi, siyasi müstəqilliyini qorumaq üçün böyük bir vasitədir. Ona görə dünyanın ən aparıcı beynəlxalq təşkilatlarını Azərbaycana dəvət etdi ki, bu məsələdə bir çox dövlətlər ümumi razılığa gəlsinlər.

Aparıcı: Etiraf edək ki, hər ölkə belə bir tədbirə ev sahibliyi etmək istərdi.

ZİYAD SƏMƏDZADƏ: Ümumiyyətlə, konfransın işinə mane olan qüvvələr də var idi. Amma Heydər Əliyev tədbirin Bakıda baş tutmasına nail oldu. Bununla əlaqədar beynəlxalq təşkilatlar, dünyanın bir çox dövlətlərinin başçıları Bakıya gəldilər. Bakı Sammitindən 20 il keçib. Görün, Azərbaycan nə qədər inkişaf edib. Tam məsuliyyətlə demək lazımdır ki, bu inkişafda İpək yolunun bərpası əhəmiyyətli rol oynayır.

Bir məqamı da qeyd edim. Heydər Əliyev konfransın yekunlarına həsr olunmuş müşavirədə demişdir ki, tarix boyu Azərbaycanda çox tədbirlər keçirilib - Sovet dövründə də, ondan qabaq da. Lakin Azərbaycan xalqının tarixində yadda qalan ən böyük hadisə qədim İpək yolu konfransıdır. Çünki bura gələn dövlət başçıları, dünyanın aparıcı təşkilatları gəldilər ki, Azərbaycan müstəqil bir dövlət qurub və burada azad bazar münasibətlərinə geniş meydan açılsın. Azərbaycan dövləti, Azərbaycan xalqı sülhsevər xalqdır. Yollar insanları, xalqları birləşdirir. Əgər yollar varsa, bu yollardan xalqlar fayda götürürlərsə, bu o deməkdir ki, mədəniyyət də, iqtisadiyyat da, ticarət də inkişaf edir.

Mən Bakı Sammitinin materiallarını, hər bir çıxışı diqqətlə təhlil etmişəm, demək olar ki, bütün çıxışlarda deyilir ki, qədim İpək yolunun bərpası, eyni zamanda, sülhün qorunması deməkdir.

Aparıcı: Yəni, ən əsası bu qovşaq Azərbaycanıdır.

ZİYAD SƏMƏDZADƏ: Bəli, Azərbaycanıdır. Orada Rumıniyanın Baş naziri, Bolqarıstanın prezidenti, Almaniyanın nümayəndəsi, Fransanın nümayəndəsi çıxışlarında qeyd edilirdi

ki, biz Heydər Əliyevə bu konfransın təşkilinə görə təşəkkür edirik. Qeyd edirlər ki, Xəzər - bu, qovşaqdır, həmişə fəaliyyət göstərəcək, davam edəcək yoldur.

Aparıcı: 90-cı illərdə Azərbaycan üçün mühüm önəm kəsb edən hadisələrdən biri beynəlxalq konfransın keçirilməsi deyildi. Həmin dövrdə TRACECA-nın Azərbaycan nümayəndəliyi açıldı, ümummilli lider Heydər Əliyev həmin açılış mərasimində iştirak etdi, nitq söylədi, ümumiyyətlə, TRACECA-nın beynəlxalq təşkilat kimi Azərbaycanla əməkdaşlığının önəminə toxundu və siz də faktiki olaraq həmin dövrlərdən etibarən, Akif müəllim, TRACECA-nın Azərbaycan üzrə milli təmsilçisiniz. Ona görə də 90-cı illərdə qədim İpək yolunun bərpası istiqamətində Azərbaycanın atdığı addımlara sizin də münasibətinizi öyrənmək bizim üçün maraqlı olardı.

AKİF MÜSTAFAYEV: Ziyad müəllim qeyd etdi, ancaq mən onu təkrarlamaq şərti ilə qeyd etmək istərdim ki, doğrudan da, 7-8-i sentyabr 1998-ci ildə ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin təşəbbüsü, səyi, zəhməti və nüfuzu nəticəsində baş tutan sammit qızıl hərflərlə tarixə yazılmalıdır. Bu unudulması bir şey deyil. Həmin sammitin nəticəsində həm Bakı deklarasiyası qəbul olundu, həm də çoxtərəfli saziş imzalandı. Həmin saziş

Bundan başqa, həmin hadisə, doğrudan da, bütün dünyanın diqqətini Azərbaycana cəlb etdi və bunun nəticəsində həmin dövrdən başlayaraq Azərbaycana böyük miqdarda investisiyalar yatırılmağa başlandı, Azərbaycanı daha yaxından tanıdılar və Avropa Komissiyası başda olmaqla, TRACECA dövlətləri üçün, birinci növbədə Azərbaycan üçün bir çox mühüm investisiya və texniki layihələr icra olundu. Bunlardan bir neçəsini deyim. Məsələn, Gürcüstanla Azərbaycan arasında olan yeni körpü - Qırmızı körpü. Köhnə körpü dağılmaq üzrə idi. Orada hərəkət etmək çox təhlükəli idi və o körpünün inşası tam olaraq TRACECA layihəsi çərçivəsində oldu və ona da xeyli - 2 milyon avroya yaxın xərclər çəkildi.

Bakı Dəniz Limanında konteyner terminalı tikildi, dəniz avadanlığı, naviqasiya avadanlığı alındı və bunların sayı-hesabı yoxdur. Həmin tarixi hadisə, doğrudan da, sıçrayışa səbəb oldu. Bəs, bu daşımalarda nə baş verdi? Əgər 98-ci ilə qədər bu daşımaların həcmi bir neçə yüz min tona çatırdısa da, bu çoxtərəfli saziş imzalanandan sonra daşımaların həcmi ildən-ilə artmağa başladı. Bu da, sözsüz, investisiya deməkdir. Əgər Dövlət Statistika Komitəsinin rəsmi hesablarına baxsaq, görürük ki, ildə 50 milyon tona yaxın yük daşınır. Amma bu, o demək deyil ki, 50

"Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Avrasiyanın nəqliyyat xəritəsinin önəmli hissəsinə çevrilir. Bu yolun fəaliyyəti nəticəsində yol boyunca yerləşən ölkələr arasındakı ticarət dövriyyəsi artacaq, qarşılıqlı sərmayə qoyuluşu da artacaq. Bütün bu yoldan istifadə edən ölkələr arasındakı əməkdaşlıq dərinləşəcək. Bu yol sabitliyə xidmət göstərəcək, təhlükəsizliyə xidmət göstərəcək".

(Bakı-Tbilisi-Qars Dəmir yolunun açılışında Prezident İlham Əliyevin çıxışından)

şübhəsiz ki, konfransın ən böyük əhəmiyyəti ondan ibarətdir ki, o, bütün dünyaya sübut etdi ki, Azərbaycan sivil, azad bazar münasibətlərinə əsaslanan iqtisadiyyat qurur, Azərbaycan iqtisadi qanunvericilik bazasını yaxşılaşdırır, xarici investitorlar burada özlərini rahat hiss edirlər.

Azərbaycan iqtisadiyyatına son 10-15 il ərzində 200 milyard dollardan çox vəsait qoyulmuşdur. Bu investisiyaların strukturu da ildən-ilə təkmilləşir. Qeyri-neft sektorunun xüsusi çəkisi artmağa meyil edir. Xatırlayırınsız, 90-cı illərin əvvəllərində cəmi bir dəne yol var idi. O yoldan da bizə həmişə təzyiqliq vasitəsi kimi istifadə edən qüvvələr var idi. Amma bu gün o, yoxdur. Almaniya nümayəndə heyətinin başçısı deyir ki, "Qoy, bu konfrans sizin ölkənizi və Xəzər regionunun inkişafında mühüm mərhələ olsun. Qoy, bunun nəticəsində yeni körpülər yaransın və

mayan Yaponiya o vaxtlar artıq Azərbaycana 7 milyard dollar investisiya qoyub. Nəyin hesabına? Azərbaycanda gördüklərinin, Azərbaycanın apardığı siyasətin, Azərbaycanda yaradılan işgüzar mühitin hesabına.

Aparıcı: Çox mühüm önəm kəsb edən məsələlərdən biri ondan ibarətdir ki, bu siyasət bu gün də davam etdirilir və real nəticələr də var. Faktiki olaraq, Bakı-Tbilisi-Qars Böyük İpək yolunun yerləşdiyi ərazidə yerləşir, həmin xətt üzrə gedir və bu gün Azərbaycan yalnız Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ilə kifayətlənmir. Eyni zamanda, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin, Cənub-Qərb nəqliyyat dəhlizinin reallaşması istiqamətində kompleks addımlar atılır. Bu addımların real nəticələrinə istərdik ki, toxunaq. İqbal müəllim, bu layihələrin reallaşması, icrası istiqamətində real vəziyyət necədir? Sizin fikirlərinizə əsasdır.

İQBAL HÜSEYNOV: Əvvəla, qeyd edim ki, 98-ci ildə ulu öndərin təşəbbüsü və rəhbərliyi ilə Bakıda reallaşdırılmış o konfransın tək bizim üçün yox, region dövlətləri üçün də çox böyük əhəmiyyəti var idi. Həmin illərdə sovetlər dövləti yeni dağılımışdı, nəqliyyat əlaqələri kəsilmişdi, nəqliyyatda bir kaos var idi. Bu, Xəzərin Şərq sahilində və Asiyada yerləşən bütün dövlətlərə yüklərinə diversifikasiya şəraitini yaratmağa imkan verirdi. Bəy Akif müəllim də qeyd etdi ki, bu, ilk normativ sənəd idi ki, daşımaları tənzimləyirdi.

Bu gün Bakı-Tbilisi-Qars bağlantısı da cənab prezidentin şəxsi təşəbbüsü ilə yaranmış həmin proyektin bir davamıdır, marşrutun yeni bir saxasıdır. Bu marşrut artıq regional yox, daha böyük əhəmiyyət kəsb edən marşruta çevrilmişdir. Qonşu dövlətlərdən ələ bir dövlət qalmayıb ki, bu marşruta maraqlı göstərməsin və biz onlarla mətəmədi işlər aparmayaq.

Aparıcı: İqbal müəllim, Azərbaycan və təbii ki, region ölkələrinin birgə iştirakı ilə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu işə düşdü. Artıq müəyyən zaman keçib. Bu gün Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu region ölkələrinə, Azərbaycana nə kimi fayda gətirir, ümumiyyətlə, istifadə baxımından bu nəqliyyat arteriyası nə kimi mühüm önəm kəsb edir? İstərdik ki, konkret rəqəmləri sizdən eşidək.

İQBAL HÜSEYNOV: Biz bu günə qədər 3 min 20 funt ekvivalentində, yəni konteyner daşımaçılığı həyata keçirmişik. Bakı-Tbilisi-Qars xətti ilə hər iki istiqamətdə, test olaraq 820 ton Rusiya məhsulu olan buğdanı Türkiyəyə çatdırmışdıq. Hazırda vaqonla daşınan yüklərin artırılması istiqamətində işlər gedir. Biz artıq marşrutda iştirak edən rus dövləti ilə bir yerdə və Qazaxıstanla vaqon daşımalarını oktyabr ayından fəallaşdırmağa başlayacağıq. Konteynerləri də, təbii ki, çeşidlərini, marşrutlarını, tayinat və



imzalayan dövlət başçıları sırasında 9 dövlət başçısı, 2 hökumət başçısı və Qazaxıstanla təmsil olunan nəqliyyat naziri var idi. Ümummilli liderimiz əsas çoxtərəfli sazişi qeyd-şərtlə imzalayıb. Qeyd-şərtlə açıq-aydın deyilir ki, nə qədər Azərbaycanla Ermənistan arasında konflikt davam edəcək və Azərbaycan torpaqları işğal altında olacaq Ermənistan üçün heç bir yol açılmayacaq, bağlı qalacaq və o gündən bu günədək bu, ümummilli liderimizin qoyduğu qayda və dediyi sözlər hamısı qüvvədədir və Ermənistan bütün regional layihələrdən kənar qalmışdır. Bu, davam da edəcəkdir.

2001-ci ildə, nəhayət, həmin çoxtərəfli sazişin şərtlərinə uyğun olaraq, Bakıda TRACECA mənzil qərarqahının ofisi açıldı və bu açılışda da Avropa Komissiyasının rəhbərliyi, Avropa Komissiyasından və Avropadan bir sıra yüksək vəzifəli şəxslər iştirak etdilər və o gündən bu günə Azərbaycanda 13 dövləti özündə birləşdirən, 13 dövlətin koordinasiyasını aparan mənzil-qərarqah fəaliyyət göstərir.

milyon ton yük dəhlizini o başından bu başına daşınır. Burada bütün Azərbaycanın ərazisinə 50 milyon ton yük daşınır, bunlardan da 12 milyon tona yaxın tranzit yüklərdir. Əgər Çinin də "Bir kəmə, bir yol" strategiyasını və Azərbaycanın da bura qoşulmasını nəzərə alsaq, sözsüz, potensial çox böyükdür, bu daşımaları, valyuta gəlirini daha çox artırmaq mümkündür və düşünürəm ki, bu, baş verəcək.

Aparıcı: Akif müəllim, biz müasir dövrdə Azərbaycanın logistik imkanlarına toxunacağıq. Ziyad müəllim, mən istərdim ki, tarixə bir ümumiləşdirmə ilə yekun vuraq. Faktiki olaraq, 1998-ci ildə belə konfrans keçirməklə Azərbaycan bir daha özünü beynəlxalq miqyasda tanıtdı, imkanlarını ortaya qoydu. İkincisi, nəqliyyat, logistik imkanlar üçün yeni üfqlər açıldı, yeni potensial ortaya gəldi. Üçüncüsü, həm Azərbaycana investisiyaların qoyulması, həm də Azərbaycanın maddi baxımdan daha da güclənməsi üçün geniş imkanlar açıldı.

ZİYAD SƏMƏDZADƏ: Heç

20-26 sentyabr 2018-ci il

Qədim İpək Yolu Azərbaycan üçün daimi kapitaldır, daimi siyasi nüfuzdur, iqtisadi müstəqilliyin güclü amilidir

göndərilmiş dövlətlərini dəyişərək genişləndiririk. Təkcə bir misal deyim. Türkiyənin Dərincə limanına və bizim müştərinin dediyinə görə, artıq Dərincə limanı vasitəsilə Avropa dövlətlərinə Qazax şirkəti satış həyata keçirəcək və bildiyimizə görə ilk partiya, yekun partiyası İspaniyaya göndəriləcək.

Aparıcı: Akif müəllim, bu gün əsas yük mübadiləsi Avropa İttifaqı ilə Çin arasında gedir. Məsələn, mən bir-iki statistikanı qeyd etmək istərdim ki, hazırda Avropa İttifaqı ilə Çin arasında 240 milyon tonluq yükdən ibarət və dəyəri 520 milyard avrodan çox ticarət dövriyyəsi var və həmin göstəricinin çox demirik, cəmi 5 faizi əgər Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ilə daşınarsa, bu, milyonlarla ton yük deməkdir. Bu baxımdan Bakı-Tbilisi-Qarsın imkanlarını necə qiymətləndirmək olar? Akif müəllim, sizi dinləyək.

AKİF MUSTAFAYEV: Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu bağlantısının əhəmiyyətini qeyd etməzdən əvvəl istərdim deyim ki, əvvəllər də, yəni 1998-ci ildən bir 10 il, 15 il sonra da daşımalar var idi. Lakin o vaxtlar, açıq desək, Azərbaycanı Türkiyə ilə və Avropa ilə birləşdirən dəmir yolu bağlantısı yox idi və Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun reallaşması, sözsüz ki, hörmətli cənab Prezidentimiz İlham Əliyevin təşəbbüsü, səyi nəticəsində baş verdi.

Bu yol həm çox qısa, həm səmərəli, həm də təhlükəsizdir. Yəni, vaqonlar əgər Çin ərazisinə vurulubsa, onlar düz Avropaya, Londona qədər heç bir aşırma olmadan gedib çata bilər və sözsüz ki, bu, belə deyək, dünyanı çox maraqlandırdı. Azərbaycanın Aktauda Xəzərini statusu ilə bağlı imzaladığı sənədlə əlaqədar tədbirdə İlham Əliyev hökumət nəqliyyat sektoruna, Şimal-Cənub dəhlizinə, Şərq-Qərb dəhlizinə, Bakı-Tbilisi-Qars bağlantısına toxunub, həmçinin 24 avqustda xanun Merkel Azərbaycana səfər edib, orada da yenə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu məsələsinə toxunub. Baxın, harada Asiya, harada Almaniya. Ayın 1-də cənab prezident Soçidə Putinlə görüşür, yenə də həmin məsələyə toxunur, Azərbaycan-Bakı regionun tranzit, logistik nəqliyyat mərkəzinə çevrilmişdir. Bu, faktıdır. HAB rolunu oynayır. Amma bu, o demək deyil ki, hər şey də bitib, daha bizim görəsi işlərimiz yoxdur. Görəsi işlərimiz indi daha da çoxdur. Yəni, biz bu səviyyəyə çatmışıq, bunu saxlamalıyıq, bunu qoruymalıyıq və sözsüz, burada tarif məsələləri də var, bunlara yenidən baxılmalıdır və bununla əlaqədar Azərbaycan Dəmir Yolları, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi, bizim Bakı Dəniz Limanı xeyli işlər görürlər, yəni assosiasiya çərçivəsində razılaşdırılmış tariflərə baxırlar. Sözsüz ki, burada vahid gömrük sərhəd-keçidlərində mümkün qədər sadələşmələr getməlidir, rəqəmsal texnologiyaları tətbiq etmək lazımdır. Azərbaycan bundan sonrakı illərdə, doğrudan da, özünün cəlbəediciyi, lider olduğunu hər yerə göstərəcək və isbat edəcək.

Aparıcı: Ziyad müəllim, amma eyni zamanda bir məqama da toxunmuşuz. Akif müəllim çox önəmli məsələni qeyd etdi. Bəli, cənab Prezident istənilən ölkəyə səfər etdikdə və yaxud istənilən ölkənin nümayəndəsi, rəhbəri daha doğrusu, Azərbaycana gəlirdikdə, ilk növbədə Azərbaycanın həyata keçirdiyi nəqliyyat, beynəlxalq nəqliyyat kommunikasiya

layihələrindən danışır. Bu, eyni zamanda onu deməyə əsas verir ki, Azərbaycanın reallaşdırdığı bu layihələr yalnız bizim üçün mühüm önəm kəsb etmir. Regional baxımdan və global baxımdan çox mühüm faydalar ortaya qoyur.

ZİYAD SƏMƏDZADƏ: Azərbaycan dövlətinin, cənab prezidentin apardığı siyasətin uğurlarını təmin edən ən başlıca şərtlərdən biri ondan ibarətdir ki, dövlət başçısı problemə sistemli yanaşır. Nəqliyyat böyük bir sahədir, onun çox müxtəlif qolları var. Uzun illər bizim nəqliyyat sahələri arasında ko-

ordinasiya, demək olar ki, çox zəif olub. Sərt sovet sistemi olub, itti-faq maraqları üstünlük təşkil edib. Amma bu gün Azərbaycanın apardığı iqtisadi siyasətdə nəqliyyatın kompleks inkişaf məsələsi ortaya çıxır. Nəqliyyatın o kompleks inkişafı məsələsi nədir? Biz Xəzər Dəniz Gəmiçiliyini inkişaf etdiririk. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanını yaradıırıq, dəmir yollarını inkişaf etdiririk, eyni zamanda, TRACECA proqramı çərçivəsində yeni, müasir avtomobil yollarını salırıq. Avtomobil yollarını da inkişaf etdiririk. Yəni, nəqliyyatın sistemli, dinamik, tarazlı inkişafı, bütövlükdə, nəqliyyat konsepsiyasının səmərəsini artırır.



Vətəninizi, torpağınızı, millətinizi, ölkənizi sevən hər bir azərbaycanlı, Azərbaycan vətəndaşının bu hadisə ilə fəxr etməyə əsası vardır və bununla hər bir adam fəxr edə bilər. Çünki bu, bizim millətimizin, ölkəmizin, dövlətimizin adıdır.

Heydər ƏLİYEV (10 sentyabr 1998-ci il)

və sərnəşinlərin daşınması kimi deyil, yüksək gəlir və mənfəət verən bir sahə kimi baxırıq. Dünyaya Bankının nümayəndəsi Bakı Sammitindəki çıxışında bir neçə təklif irəli sürdü: maraqlı tərəflər sərəmə götürsünlər, nəqliyyat xərcləri gəlirlərdən az olsun, yüklərin daşınması, istehlakçıya çatdırılması ilə bağlı məsələlər nəqliyyatın ahəngdarlığını, fasiləsizliyini tarazlamalıdır. Bu şərtləri təmin etmək üçün Azərbaycan dəmir yolunda, Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyində, Bakı Dəniz Ölət limanında, Bakı Hava Limanında texniki-iqtisadi göstəricilərin kommunal təhlili məsələlərinə diqqət artırılmalıdır. Daha bir məsələ barədə Bakı Sammitində Ermənistanın Baş naziri çıxış edir, o da həmin konsorsiumun, təşkilat komitəsinin üzvü olan ölkələrdən biridir. O bir neçə məsələ qaldırdı. Bu məsələlər nədən ibarət idi?

Naxçıvan vasitəsilə Xəzər dənizinə çıxmaq. Bakı-Gümrü yolunun bərpa edilməsi və s. Yəni, orada Darbinyanın qaldırdığı məsələnin heç biri öz həllini tapmayıb. Nə üçün? Azərbaycan dövləti birmənalı şəkildə bəyan edir ki, torpaqlar azad olunmalıdır, işğalçı dövlətlə biz əməkdaşlıq edə bilmərik. Hətta ulu öndər Heydər Əliyevə 2000-ci ildə Davosda sual verirlər ki, siz Ermənistanla qədim İpək yolunun bərpası ilə əlaqədar, eyni zamanda, Ermənistanla sülh yolu barədə nə deyə bilərsiniz? Heydər Əliyev çox təccübə bəxş deyir ki, bəlkə siz dostluq kəmərinə deyirsiniz, sovet dövründə olan dostluq kəmərinə? Biz həmişə qonşu dövlətlərlə sülh şəraitində yaşamaq istəyirik. Hətta misal çəkir ki, fransızlarla almanlar, Sovet İttifaqı ilə Almaniya bir-birilə mübarizə aparırdılar, amma indi onlar dostluq, əməkdaşlıq edirlər. Yəni, dostluq, sülh, əsl qonşuluq münasibətləri olarsa, Ermənistan da Azərbaycanın həyata keçirdiyi bu və ya digər layihələrdə iştirak

edə bilər. Hətta misal çəkir ki, fransızlarla almanlar, Sovet İttifaqı ilə Almaniya bir-biri ilə müharibə aparırlar, lakin indi Rusiya dostluq edir və s. Yəni, dostluq, sülh, əsl qonşuluq münasibətləri olarsa, Ermənistan bu və ya digər layihələrdə iştirak edə bilər.

Aparıcı: Akif müəllim qeyd etdi ki, hətta 3 faiz düşsə belə, bu, kifayət qədər böyük rəqəm edir.

AKİF MUSTAFAYEV: 200 min konteyner edir.

ZİYAD SƏMƏDZADƏ: Biz daşımada ən azı 1 milyon konteynerə çıxacağıq, amma 225 milyon tondan 3 faiz bizim üçün azdır. Ölkəmizdə həyata keçirilən irimiqyaslı layihələr, nəqliyyat kompleksinə sistemli yanaşma məhz onu deməyə əsas verir ki, nəzərdə tutulmuş hədəflər mütləq və mütləq həyata keçiriləcəkdir.

Ona görə mən belə hesab edirəm ki, qədim İpək yolunun bərpası, uzun illər Azərbaycanın mədəniyyətinə, iqtisadiyyatına, iqtisadi gücünün artmasına kömək edəcək, Azərbaycanın uğurları ilə vətənimizin hər bir oğlu, hər bir insanı fəxr edə bilər.

AKİF MUSTAFAYEV: TRACECA tədbirlərinin birinə cənab prezident təbrik məktubu göndərmişdi. O təbrik məktubundan bir sitatə deyirəm. O, belə demişdir: "Qədim İpək yolunun bərpası keçmişdə başlayır, ancaq gələcəyə aparar yoldur və bu yol bütün region xalqlarına və dünya xalqlarına firavanlıq, xoşbəxtlik bəxş edəcək". Yəni, bu, doğrudan da, qızıl həflərlə yazılısıdır. Keçmişdən başlayan və gələcəyə aparar yoldur. Mən elə bilirəm ki, bunu biz hamımız yadımızda saxlamalıyıq və özümüzlə gələcəyə tənzimləməliyik.

Aparıcı: Akif müəllim çox önəmli məqamlara toxundu. Bəli, cənab Prezident İlham Əliyevin liderliyi ilə Azərbaycan bir çox global layihələrə imza atdı. Amma bu layihələr, ilk növbədə məhz ölkəmizin, vətəndaşların sosial müdafiəsinin daha da gücləndirilməsi üçündür və Akif müəllim bildirdi ki, bu layihələrin tam gücü ilə işə düşməsi üçün vahid tarif, gömrük siyasəti olmalıdır. Ən əsası, İqbal müəllim, biz birlikli ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir

yolunun özünün şəxələndirilməsi istiqamətində bu gün sistemli addımlar atılır, konkret proqramlar var. Bax, bu istiqamətdə sizin fikirlərinizi eşitmək istərdik. Real nəticə necədir, hansı istiqamətlərdə bu gün iş gedir?

İqbal Hüseynov: Son üç ildə Azərbaycanın Dəmir Yolunda çox böyük işlər görüldü. Bu görülmüş işlər hələ davam etməkdədir. Bu gün yüklərin həcmi artırmaq, yükləri daha tez çatdırmaq üçün biz artıq vaqon parkımızı, yük vaqonları parkını, konteynerlər parkımızı, lokomotivlərimizi yeniləməliyik, yeniləməliyik. Eyni zamanda, siz, yəqin, fikir verirsiniz, Dəmir Yolu olaraq biz, bir çox sahələrdə əməkdaşlıq edirik. Artıq biz Avropa Dəmir yolları ilə sıx əməkdaşlığa başlamışıq. Cənab prezidentin keçən il Polşaya səfəri zamanı orada imzalanan mühüm sənədlərdən biri də Polşa Dövlət Dəmir yolları ilə Azərbaycan Dəmir yolları arasında bağlanmış strateji əməkdaşlıq bağlantısı idi. Bu yaxınlarda İtaliya prezidentinin Bakıya səfəri zamanı yenə də imzalanmış sənədlərdən biri İtaliya Dəmir Yolları və Azərbaycan Dəmir Yolları arasında olan əməkdaşlıq sənədi idi və o sənədlərdən irəli gələn tələblərə uyğun olaraq biz bu gün Polşanın Slavkov deyilən stansiyasından Trans-Xəzər, həmçinin Cənub-Qərb marşrutu üzrə əməkdaşlıq edirik, eyni zamanda, test vaqonunu da daşımışıq, yüklərin daşınma müddəti, onların qorunması uğurla nəticələnibdir.

İtaliya Dəmir Yollarına gəldikdə, onlarla yeni, maraqlı proyekt üzərində işləyirik - Adriatik dənizində Triest limanının istifadəsi ilə Triestdən Avropa yüklərini Türkiyənin Mersin limanına götürmək və oradan Bakı-Tbilisi-Qars xəttinə və ya Azərbaycana, ya Asiya dövlətlərinə ötürmək. Bildiyiniz kimi, artıq İrənin ərazisində biz terminalı yaratmışıq, yükləri həm Rusiya, həm İran, həm Azərbaycan, həm də Belaruss dövləti olaraq, Şimal-Cənubun bir qolu kimi Avropaya Belarus üzərindən aşırmağa başlamışıq. İkincisi, İran-Azərbaycan-Gürcüstan-Ukrayna-Polşa birlikdə Cənub-Qərb marşrutu yaradıb və onun da koordinasiya komitəsi Azərbaycandır, Azərbaycan Dəmir Yolları tərəfindən həyata keçirilir. Orada da biz artıq müəyyən yüklərin daşınmasını həyata keçiririk.

Bu gün Astara terminalından biz İrənin ixrac yüklərini Türkiyəyə, Gürcüstana daşıyırdıq. Öldə olunmuş son razılığa görə, oktyabrın birinci yarısında Hindistanda böyük bir konfransın keçirilməsi nəzərdə tutulubdur. Əsasən, onunla hazırda Rusiya Dəmir Yolları məşğuldur. Yəqin ki, bu ayın axırına kimi vaxtı və yeri bilinəcəkdir.

Aparıcı: Yeri gəlmişkən, Soçi görüşündə Putin bir məsələni də qeyd etdi ki, Rusiya tərəfi də Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizini tez bir zamanda reallaşması istiqamətində kompleks addımlar atacaq, yəni sistemli iş gedir, konkret proqram əsasında addımlar atılır və onun da real nəticələri, təbii ki, olacaq.

ZİYAD SƏMƏDZADƏ: Heydər Əliyev deyir: "Böyük İpək yolu keçmişdə başlansa da, gələcəyə doğru gedən yoldur". Mən inanıram ki, əgər biz əməkdaşlıq edə-ədə, bir-birimizə hörmət bəsləyərək və bir-birimizi dəstəkləyərək bu yolla birlikdə

gətsək, xalqlarımızı firavanlığa və tərəqqiyə çıxaraçağıq".

Azərbaycan iqtisadiyyatı bu gün özünün elə bir inkişaf mərhələsinə çatıb ki, artıq real proqnozlar vermək olar. Qlobal sarsıntılar var, dünya bazarında təbii resursların qiymətləri artır və azalır. Amma Azərbaycan bu mərhələni çox böyük uğurla keçdi. Respublikamızın iqtisadi inkişafında nəqliyyat kompleksinin rolu artır. Hansısa mərhələdə iqtisadi artım bu və ya digər dərəcədə azala bilər. Qədim İpək yolunun bərpası bu bazada özünəməxsus rola malikdir. Amma əsas məsələ ondan ibarətdir ki, gələcək yüksəliş üçün güclü baza var.

Tranzit marşrutları bir günə seçilmir. İllər boyu, onilliklər boyu müzakirələr, hesablamalar aparılır ki, mən bu yükləri qısa zaman kəsiyində Avropaya daşıya bilərəmmi, Avropadan ala bilərəmmi? Avropa İttifaqı ilə nəqliyyat dəhlizi ilə əlaqədar olaraq əməkdaşlığın bir neçə şərti var. Brüssel bəyannaməsində, Bakı sammitində qəbul edilmiş sənədlərdə və əlavə sazişlərdə də göstərilib ki, Avropadan yüklənən yüklər heç bir maneə olmadan sonuncu məntəqəyə çatсын. Amma vaxt var idi ki, yükləri hər bir ölkədə açırdılar, baxırdılar, sənədlər tərtib olunurdu və s. Bütün bunlar da vaxt itkisi demək idi. Bu kimi nöqsanlar tam aradan qaldırılmalıdır.

XXI əsr rəqabət mübarizəsidir. Əgər biz tarifi yüksək etsək, sərhəddə maneələr olsa, yüklər daşınmayacaq, gömrük problemləri olsa, problemlər artacaq. Cənab prezidentin də tapşırığı var ki, yüklər maneəsiz, vaxt yubulmadan keçməlidir. Ona görə bu qədim İpək yolunun bərpası layihəsi müvafiq strukturların qarşısında çox böyük məsuliyyət qoyur. Biz məmurların qaydalarını təkmilləşdirməliyik. Ölət İqtisadi Zonası yaradılır. Onun yaranması adı bir məsələ deyil, dünyanın ən vacib, mühüm şirkətlərdən biri idarəməyə cəlb olunub. Deməli, biz orada yeni, müasir, dünyəvi oyun qaydalarını tətbiq etməliyik, investisiya mühitini yaxşılaşdırmalıyıq, xaricdən gələn investitorlar üçün əlverişli şərait yaratmalıyıq. Bütün bunlar sistemli şəkildə aparılır, yüksək nəticələr əldə edilir. Bu yolun bərpası Azərbaycana çox böyük dividendlər gətirəcək. Yenə də deyirəm, qədim İpək yolu Azərbaycan xalqı və dövləti, bütövlükdə həmin regionda yerləşən ölkələr üçün daimi kapital, daimi sülhün təmin edilməsi deməkdir.

Strateji əhəmiyyət kəsb edən daimi gəlir mənbəyidir və müstəqilliyimizin qorunmasında Xəzərin statusu ilə bağlı konvensiya da tarixi hadisədir. Uzun illər bu məsələ həll olunmurdu. 2000-ci ildə Bakıda səfərdə olan Rusiyanın xarici işlər nazirinin müavini Pastuxov müraciət edərək deyir ki, Xəzər statusu barədə ümumi razılığa gəlmənin açarı sizdədir.

Bu məsələdə də ulu öndərdən sonra cənab Prezident İlham Əliyevin apardığı müdrik siyasət, sağlam qonşuluq münasibətlərini qurmaq istiqamətində onun gördüyü işlər Xəzərin statusu ilə bağlı 5 dövlət arasında konsensusu təmin etdi. Yəni, düşünülmüş, milli maraqlara cavab verən iqtisadi siyasət Azərbaycanın nəqliyyat sektoru vasitəsilə həyata keçirilən və keçiriləcək layihələrin səmərəsini qat-qat artırıcaq.