

23 may - 3 iyun 2019-cu il

Beynəlxalq nəqliyyat layihələri ölkələr və xalqlar arasında əməkdaşlığın möhkəmləndirilməsinə xidmət edir

"Azərbaycan lap əvvəldən Prezident Si Cinpin tərəfindən irəli sürülmüş "Bir kəmə, bir yol" təşəbbüsünü dəstəkləyib. Bu layihə yalnız nəqliyyat bağlılığını təmin etmir. O, həmçinin müxtəlif ölkələr arasında əlaqələri gücləndirir, dialoq və əməkdaşlığın möhkəmləndirilməsi işinə xidmət edir və beynəlxalq ticarət üçün yeni imkanlar yaradır".

İlham ƏLİYEV

Müasirbizim Milli Məclisin (MM) İqtisadi siyasət, sənaye və sahibkarlıq komitəsinin sədri, akademik Ziyad Səmədzadədir.

"BİR KƏMƏR, BİR YOL" A GEDƏN YOL...

"Bildiyiniz kimi, bugünlərdə Çinin paytaxtı Pekində Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin də iştirakı ilə geniş çıxış etdiyi 2-ci "Bir kəmə, bir yol" Beynəlxalq Əməkdaşlıq Forumu keçirildi. Dəfələrlə Çində səfərdə olmuş, bu ölkənin iqtisadiyyatı, ictimai-siyasi həyatı ilə yaxından maraqlanmış, tanış olmuş, bu istiqamətdə bir sıra elmi məqalələr yazmış, ən əsası Azərbaycan-Çin münasibətlərinə böyük töhfə sayılacaq "Dünya iqtisadiyyatı: Çin iqtisadi möcüzəsi", "Çin global dünya iqtisadiyyatında" - Azərbaycan və rus dillərində kitablarının müəllifi kimi, Forum haqqında, ümumiyyətlə, "Bir kəmə, bir yol" təşəbbüsü və layihəsi barədə nə deyirdiniz?"

- Əvvəla, onu deyim ki, dünyada son illər sürətli qloballaşma prosesi gedir. Eyni zamanda, global katalizmlər, siyasi, iqtisadi böhranlar, hərbi qarşıdurmalar, sivilizasiyalararası toqquşmalar, dağıdıcı vətəndaş müharibələri, güclü və qarşılaşılmaz miqrant problemi və s. yaşanır. Artıq müstəqilliyinin 28-ci ilini yaşayan müstəqil Azərbaycan dövləti də demokratik, dünyəvi, unitar bir ölkə kimi dünyanın bir parçası, tərkib hissəsidir. Ölkəmiz də dünyada gedən proseslərdən kənarda qalmayıb, əksinə, bu proseslərdə, xüsusilə, dünyanın enerji təhlükəsizliyinin təmin edilməsində əsas aktyorlardan birinə çevrilib.

Müstəqil Azərbaycan dövlətinin xarici siyasət prioritetləri arasında dünyanın ən böyük 3 supergücündən biri olan, əhalisinin sayına görə dünyada birinci, ərazisinin sahəsinə görə də yenə ilk yerlərdən birini tutan Çin Xalq Respublikası ilə əməkdaşlıq, strateji tərəfdaşlıq xətti dayanır. Heç təsadüfi deyil ki, ulu öndər Heydər Əliyevin ikinci dəfə hakimiyyətə gəldiyi dövrdə ilk səfər etdiyi ölkələrdən biri məhz Çin Xalq Respublikası oldu. Çünki həmin dövrdə Azərbaycan müstəqilliyinin ilk və ağır illərini yaşayırdı, Ermənistan-Azərbaycan münaqişəsində atəşkəs əldə olunmuşdu, qanlı savaş davam edirdi, iqtisadiyyatımız dağıdılmış vəziyyətdə idi, "Əsrin müqaviləsi" hələ imzalanmamışdı. Dünya erməni yalanları və fitnəkarlıqları ilə uyumaqda idi, Azərbaycanın haqq səsi eşidilmirdi. Odur ki, Çin kimi dövlətlə yüksək münasibətlər qurmaq, əlaqələri inkişaf etdirmək, həmçinin Qarabağ, Azərbaycanın ərazi bütövlüyü və suverenliyi məsələsində dəstək almaq çox vacib və önəmli idi. Ağır, çətin missiya olsa da, Azərbaycan dövləti ulu öndərin böyük siyasi iradəsi və qətiyyəti sayəsində buna nail ola bildi. Bu gün bütün beynəlxalq qurumlarda bu iki dövlət bir-birinə güclü şəkildə dəstək verməkdədirlər. Ölkələrimiz arasında bir çox sahələrdə güclü əlaqələr mövcud olmaqda, müsbət nəticələrini verməkdədir. Hər iki lider Azərbaycan-Çin, Çin-Azərbaycan münasibətlərinin strateji müttəfiqlik münasibətlərinə çevrilməsi istiqamətində mühtüm addımlar atmaqdadırlar. Bu baxımdan, Çinin 2013-cü ildən təşəbbüskarı olduğu və Cənubi Qafqaz ölkələri

arasında ilk olaraq Azərbaycanın dəstəklədiyi bu təşəbbüs təkcə nəqliyyat layihəsi deyil, həm də səhvlə, təhlükəsizliyə və əməkdaşlığa xidmət edən layihədir...

"Ziyad müəllim, istərdik ki, qısaca da olsa, bu layihənin mahiyyəti barədə həm bizi, həm də oxucuları məlumatlandırassınız..."

- Bildiyiniz kimi, ötən əsrin 60-70-

də iştirak edən bütün ölkələr Çinin siyasətini dəstəkləyirlər. Artıq Avropanın özündə belə Çinə münasibət, yanaşma dəyişib. Avropa da bu gün Çinə investisiya qoymaq istəyir. Çin də Avropaya getdikcə daha böyük miqdarda investisiyalar qoymağa başlayıb. Ona görə bu kəmərin istifadəyə verilməsi, təbii ki, Çinə çox böyük dividendlər gətirəcək. Çin, ümumiyyətlə, bütün səviyyələrdə-həm Rusiya, həm qonşu ölkələrlə, həm də Avropa dövlətləri ilə sıx əməkdaşlıq edir. Heç təsadüfi deyil ki, bir müddət əvvəl ÇXR rəhbərliyi İtaliyaya səfər edib, bundan əvvəl Fransaya səfər gerçəkləşdirilib. Belə demək mümkündürsə, ABŞ Prezidenti Donald Trampın müəyyən mənada apardığı, yeritdiyi pro-

lantısı çərçivəsində reallaşdırılan "Bir kəmə, bir yol" təşəbbüsünün inkişaf etdirilməsi: Çinin trilyon dollarlıq baxışı" mövzusunda sessiyada iştirak edərək, orada bir çox sualları cavablandırmaq, bir daha Azərbaycanın bu layihədə iştirakına aydınlıq gətirmiş oldu. "Bir kəmə, bir yol" təşəbbüsü Azərbaycan kimi qonşu ölkə üçün nə deməkdir?" sualına cavab olaraq bəyan edildi ki, bu layihə ölkəmizə yüklərin Şərqdən Qərbə, Şimaldan Cənuba və Cənubdan Şimala nəqliyə imkan verəcək. Həmçinin, qeyd edildi ki, Azərbaycan Şərqi-Qərbi nəqliyyat dəhlizi təşəbbüsünün fəal üzvü kimi, "Bir kəmə, bir yol" təşəbbüsünü dəstəkləməklə həm də özündən şimalda və cənubda

"Sizinlə birlikdə ortaq səylərimizlə "Bir kəmə, bir yol" layihəsinin reallaşdırılmasını davam etdirməyə, birgə inkişaf və firavanlıq naminə bütün sahələrdə qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığı daim dərinləşdirməyə hazırəm..."

Si CİNPİN

gisi platformasından da səmərəli istifadə olunub, 180 çeşiddən çox Azərbaycan məhsulu təqdim edilib. Nümayiş etdirilən məhsullarımıza çinli ziyarətçilər tərəfindən böyük maraq göstərilib. Qeyd olunub ki, Azərbaycan Çinlə kənd təsərrüfatı sahəsində də əməkdaşlıqda maraqlıdır. Çəltikçilik, çayçılıq, pambıqçılıq, ipəkçilik, tütünçülük sahələrində əlaqələrin inkişafı üçün imkanlar genişdir. Çin şirkətləri artıq pambıqçılıq və ipəkçiliyin maddi-texniki bazasının inkişafında Azərbaycanla uğurlu əməkdaşlıq edir. Azərbaycan Çinə yüksək keyfiyyətli kənd təsərrüfatı məhsullarını, o cümlədən pambıq, tütün, şarab, alüminium və kimya sənayesi məhsulları ixrac edə bilər. Ölkəmiz isə Çindən yüksək keyfiyyətli məhsulların idxalını dəstəkləyir. Bununla yanaşı, Azərbaycan Çinin regionalı ilə əlaqələrin genişləndirilməsində, qarşılıqlı səfərlərin və tədbirlərin təşkilində də maraqlıdır.

Çinin rəhbəri tərəfindən bir daha vurğulanı ki, Azərbaycan tərəfi ölkə prezidentini kimi İlham Əliyev Çin-Azərbaycan münasibətlərinin inkişafına, "Bir kəmə, bir yol" təşəbbüsünün birlikdə reallaşdırılmasına böyük diqqət yetirir və bu, qarşı tərəfdən yüksək

nəticəsində ola bilər. Bu gün Azərbaycanla nəqliyyat kompleksinin bütün istiqamətləri üzrə - dəniz yolu, dəniz və hava limanları, avtomobil yolları ilə bağlı böyük uğurlar əldə edilib. Ümumiyyətlə, yollar uğrunda mübarizə qloballaşan dünyada getdikcə daha güclü amilə çevrilir. Yəni, hər bir ölkə dünya bazarına çıxmaq, iqtisadi əməkdaşlığı genişləndirmək istəyir. O ölkələr bu əməkdaşlıqda udublar ki, onların güclü nəqliyyat-logistika mərkəzləri var. Azərbaycan da bu gün güclü nəqliyyat mərkəzi kimi tanınması artıq dünya tərəfindən qəbul edilmiş bir gerçəklikdir və ölkəmiz, müstəqil dövlətimiz həm elmi, həm də real həyata keçirilən məsələləri düzgün qiymətləndirir. Bizim gəmiqayırma zavodumuz var, bizim dəniz donanmamız, güclü gəmiçilik əsnələri var. Dünyada ilk neft-dəniz donanması məhz Azərbaycanla yaradılıb. Azərbaycanın üçrəngli bayrağı altında dünya sularında gəzən gəmilərimiz var. Həmçinin, ötən ilin avqustunda Qazaxıstanın Aktau şəhərində beş Xəzərən dövlət başçısı tərəfindən Xəzərin hüquqi statusu ilə bağlı tarixi Konvensiya imzalandı ki, bununla bizim əməkdaşlıq imkanlarımız bir az da genişlənməmiş oldu. Ar-



ci illərinə kimi Çin dünyanın əhalicə və ərazicə böyük dövlətlərindən sayılısa da, inkişaf səviyyəsinə görə çox geridə qalırdı. Böyük potensialına, təbii və insan resurslarına baxmayaraq, Çin digər supergüclərlə müqayisədə çox zəif görünürdü. Ancaq bildiyiniz kimi, ötən əsrin 70-ci illərinin sonlarından Çində həyata keçirilən dərin iqtisadi islahatlar nəticəsində, xüsusilə, sosializm quruluşunun qorunub, saxlanılması şərti ilə açıq bazar iqtisadiyyatına keçilməklə, Çin dünyanın ən inkişaf etmiş ölkələrindən, iqtisadi və siyasi nəhənglərindən birinə çevrilib. Dünyada Çin iqtisadi möcüzəsi, Çin iqtisadi modeli deyilən bir anlayış, bir model meydana gəldi və artıq 40 ilə yaxındır ki, bu model həm Çinin dünyadakı lider mövqeyinin təmin edilməsinə, onun qorunub, saxlanılmasına xidmət edir, həm də iqtisadiyyatları xeyli geridə qalmış bir çox Asiya və Avropa ölkələrinin, postsosialist və postsovet ölkələrinin inkişafına öz əməli töhfələrini verir.

"Bir kəmə, bir yol" layihəsi də məhz Çinin super güclü dövlət istəyinin, bu planın bir tərkib hissəsidir. Çinin təşəbbüskarı olduğu bu layihənin məqsədi planetə nüfuz edən güclü nəqliyyat və logistika infrastrukturunu yaratmaqdır. Çünki belə bir infrastruktur Çin mallarının, ideyalarının və mədəniyyətinin təbliğinə və nəqliyyat marşrutlarına bitişik bütün ölkələrə birləşdirməyə imkan verəcək. Mahiyyət etibarilə böyük rəqabət mübarizəsidir. Çünki ABŞ da vaxtilə Qədim və Böyük İpək yolu ilə maraqlanıb. Hətta ABŞ Konqresi İpək yolu haqqında qanun da qəbul edib. 1999-cu ildə ulu öndər Heydər Əliyev ABŞ-a səfər edəndə buna görə ABŞ rəhbərliyinə təşəkkürünü də bildirib. Lakin ABŞ bu məsələdə özünün maraqlarını daha çox ön çəkdiyi üçün sonradan bu prosesdə çox da fəal rol ala bilməyib. Yəni də qeyd edirəm, bu, böyük bir rəqabət mübarizəsidir. Çin də, öz növbəsində böyük gərginlik yaratmadan bu böyük layihəni həyata keçirməklə, dünya miqyasında lider dövlətə çevrilməkdədir. Çünki bu layihə-

teksionist siyasətin əleyhinə olaraq, Çin Avropa bazarlarında daha sürətlə daxil olmağa başlayıb. Ümumiyyətlə, Çin mətbuatı bu layihədə mümkün investisiyanın 4-8 trilyon dollara qədər olduğunu təxmin edir və belə hesab edilir ki, "Bir kəmə, bir yol" layihəsi dünya əhalisinin 60 faizini əhatə edəcək. Çin mətbuatına görə, ötən illər ərzində təkcə Yaxın Şərqdəki layihəyə qoyulan investisiyalar artıq 300 milyard dollar aşıb. Eyni zamanda, hazırda "Bir kəmə, bir yol" təşəbbüsünün 150 ölkə tərəfindən dəstəkləndiyi, bu sıraya bir sıra nüfuzlu beynəlxalq təşkilatların da daxil olduğu bildirilir...

BU, HƏM DAİMİ GƏLİR MƏNƏBƏYİ, HƏM İQTİSADİ TƏHLÜKƏSİZLİYİN TƏMİN EDİLMƏSİ, HƏM DƏ SİYASİ MÖVQE DEMƏKDİR...

"Ziyad müəllim, Azərbaycan bu təşəbbüsə qoşulmaqda məqsədlərinin və əldə etdiyi, yaxud edəcəyi mənfəətlərin nə olacağı barədə fikirlərinizi bilmək istərdik..."

- Qeyd etdiyim kimi, 1994-cü ildən ötən 25 il ərzində uğurla davam etdirilən Azərbaycan-Çin, Çin-Azərbaycan əməkdaşlığı, hətta deyirdim strateji müttəfiqlik münasibətləri nəticəsində böyük məsafə qət edilib. Hər iki ölkə bərbərhüquqlu dövlətlər kimi, bütün sahələrdə əməkdaşlıq əlaqələrinə malikdirlər və bu əlaqələrin, bu əməkdaşlığın genişləndirilməsində, sürətləndirilməsində maraqlıdırlar. Heç təsadüfi deyil ki, dövlətimizin başçısı 2015-ci ildə Çinə dövlət səfəri zamanı "İpək Yolu İqtisadi Kəməri"nin yaradılmasının birgə təşviqinə dair Anlaşma Memorandumunu imzalayaraq, Çinlə əməkdaşlıqda, o cümlədən adıçəkilən layihənin reallaşmasında maraqlı və qətiyyətli olduğunu nümayiş etdirdi. Belə ki, tarixi "Bir kəmə, bir yol" təşəbbüsü, layihəsi bir neçə dəfə qeyd etmişəm ki, Azərbaycan üçün daimi kapitaldır, daimi gəlir mənbəyidir, daimi iş yerləridir, daimi siyasi mövqedir, ölkəmizin həm də iqtisadi təhlükəsizliyinin təmin edilməsidir. Dövlət başçımız Davos İqtisadi Forumunun son-2019-cu il top-



yerləşən ölkələrə bu layihəyə qoşulmaq üçün imkanlar yaradır. Bir daha qeyd etməyi vacib sayıram ki, Azərbaycan-Çin münasibətləri daim qarşılıqlı hörmət və dostluq prinsiplərinə əsaslanır. 2018-ci ildə ölkələrimiz arasında ticarət dövriyyəsi 1,3 milyard dollar təşkil edib. Çinin Cənubi Qafqaz ölkələri ilə ticarətinin təqribən 43 faizi Azərbaycanın payına düşür. Bununla belə, ticarət dövriyyəsinin artırılması üçün potensial böyükdür və hesab edirəm ki, bu rəqəm yaxın illərdə dəyişməlidir. Həmçinin, Azərbaycanda 120-dək Çin kapitalı şirkət fəaliyyət göstərir. Çin şirkətləri Azərbaycana 800 milyon dollardan çox investisiya yatırır. Azərbaycan Çinlə ikitərəfli ticarət əlaqələrinin inkişafı istiqamətində bir çox tədbirlər görür. Azərbaycanın Çində ticarət nümayəndəsi, Urumçidə və Şanxayda Azərbaycan sərab evləri, Lucouda Azərbaycan Ticarət Evi fəaliyyət göstərir, Çinə ixrac missiyaları təşkil edilir. Bundan başqa, Çinin paytaxtında və müxtəlif regionlarında keçirilən sərgilərdə Azərbaycan şirkətlərinin məhsulları və xidmətləri nümayiş etdirilir və böyük maraqla qarşılanır. Çin ilə ikitərəfli ticarətin genişləndirilməsi üçün Birinci Çin Beynəlxalq İdxal Sə-

qiymətləndirilir. Qeyd edilmişdir ki, Azərbaycan Avrasiya məkanında əməkdaşlıq üzrə Çinin əsas tərəfdaşlarından biridir. Si Cinqin "Sizinlə birlikdə ortaq səylərimizlə "Bir kəmə, bir yol" layihəsinin reallaşdırılmasını davam etdirməyə, birgə inkişaf və firavanlıq naminə bütün sahələrdə qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığı daim dərinləşdirməyə hazırəm..." sözlərinə "Bir kəmə, bir yol" layihəsi çərçivəsində Trans-Xəzər nəqliyyat dəhlizi mühtüm əhəmiyyətə daşır", - deyə əlavə etmişdi. Forumda çıxışı zamanı isə Azərbaycan prezidenti adıçəkilən layihəni və Forumu Azərbaycan ilə Çin arasında dostluğun və tərəfdaşlığın göstəricisi hesab etdiyini vurğulamışdı. Həmçinin, qeyd edilmişdi ki, bu layihə yalnız nəqliyyat bağlılığını təmin etmir, eyni zamanda, müxtəlif ölkələr arasında əlaqələri gücləndirir, dialoq və əməkdaşlığın möhkəmləndirilməsi işinə xidmət edir və beynəlxalq ticarət üçün yeni imkanlar yaradır. Ümumiyyətlə, okeana çıxışı olmayan bir ölkə olmasına baxmayaraq, Azərbaycan bu gün dünyanın əsas nəqliyyat-logistika mərkəzlərindən birinə çevrilib. Nəqliyyat mərkəzi, nəqliyyat kompleksi də, sözün əsl mənasında, bütün nəqliyyat növlərinin tarazlı inkişafı

tıq beş Xəzərən dövlət arasında əməkdaşlıq nənki ildən-ildə, gündən-günə genişlənməkdədir. **AZƏRBAYCAN REGIONUN VƏ DÜNYANIN APARICI NƏQLİYYAT, LOGİSTİKA MƏRKƏZİ ROLUNDA...** Digər vacib elementlərdən biri də odur ki, bütün bu daşımalarda dəniz yolunun xüsusi rolu və çəkisi var. Bu istiqamətdə də Azərbaycan öz güclü dəniz yolu infrastrukturunu vasitəsilə çox mühtüm addımlar atmaqdadır. Əslində Qədim və Böyük İpək yolu həm də dəniz yolunun inkişafı deməkdir. Heç uzağa getmək lazım deyil, elə son illərdə Azərbaycanın dəniz yolunda sərnişin dövriyyəsi də, yük dövriyyəsi də xeyli dərəcədə azalmışdı. Bunu qısa müddətdə bərpa etmək o qədər də asan məsələ deyildi. Çünki vaxt itmişdi, zaman bizim əleyhimizə işləmişdi. Keçmiş əlaqələrin qırılması, münasibətlərin dağılıb, sirdən çıxması və sair, bu sahədə xeyli dərəcədə geriləmə yaratmışdı. Ancaq Allaha min şükürlər olsun ki, Azərbaycan dövləti dəniz yolunun vacibliyini nəzərə alaraq bu sahədə dinamik, inkişafa təkan verən islahatları ön plana çəkdi. Elə götürək Bakı-Tbilisi-Qars dəniz yolunun həyata keçirilməsi

prosesini. Nə qədər maneçiliklər, nə qədər çətinliklər vardı, bir çox dairələr bunun gerçəkləşdirilməsində maraqlı deyildilər. Amma bunlar hamısı dəf edildi və nəhayət, 2017-ci ilin sonlarında bir neçə dövlət və hökumət başçısının iştirakı ilə bu tarixi dəmir yolunun açılış mərasimi keçirildi. Bu tarixi dəmir yolu həm də Azərbaycanın güclü nəqliyyat-logistika mərkəzinə çevrilməsində ən mühüm addımlardandır. Onu da deyim ki, istər Bakı-Tbilisi-Ceyhan, istər Bakı-Tbilisi-Ərzurum layihələrinin həyata keçirilməsində, onların reallaşdırılmasında Azərbaycan qonşu və dost Gürcüstanla xeyli dərəcədə güzəştə getdi. Ümumiyyətlə, bəlkə də dünyada Azərbaycan kimi çox az və nadir ölkələr var ki, dostluq, qonşuluq münasibətləri naminə öz gələcəyinin müəyyən hissəsindən imtina etmiş olsun. Ancaq Azərbaycan dövləti bunu da bacardı, qonşu gürcü xalqı və dövlətinin gələcəyi, inkişafı naminə öz gələcəyindən imtina etdi. Mən bu məqamı ona görə xatırladım ki, bu güzəştlər, həm də tarixi qonşuluq və dostluq münasibətlərinə baxmayaraq, qonşu dövlətin bəzi rəsmi nümayəndələri, siyasətçiləri tərəfindən bu münasibətlərə zərər vura, kölgə sala biləcək davranışlar sərgilənir. Hesab edirəm ki, bunlar yolverilməz və qəbul ediləndir, həm də münasibətlərin, əlaqələrin, əməkdaşlığın ruhuna ziddir. Amma bütövlükdə bu iki qonşu və dost dövlət zaman-zaman bir sıra məsələlərin öhdəsindən uğurla gəlmiş, əməkdaşlıq yolunda birgə addımladığı kimi, bu kimi əngəllərin də öhdəsindən gələcək və əməkdaşlıq, tərəfdaşlıq münasibətlərini daha sürətli şəkildə davam etdirəcək. Azərbaycan hər zaman olduğu kimi, bu gün də səmimi, açıq və şəffaf siyasət yeridir və bu siyasətdən bir an olsun belə geriçəkilmə yoxdur.

Bu yerdə həmçinin qeyd etmək lazımdır ki, ölkə prezidenti təxminən ayyarım əvvəl Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttində hələki edəcək səmimiyyət qatırı ilə də tanış olmuşdur. "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədri Cavid Qurbanov bildirmişdir ki, QSC-nin sifarişləri ilə İsveçrənin "Stadler Rail Group" şirkəti tərəfindən istehsal olunan 10 vagonun ibarət səmimiyyət qatırı Türkiyə və Gürcüstanın keçməklə martın 29-da Bakıya çatmışdır. Amma bundan əvvəl qatar Axalkalakiyə quraşdırılmış xüsusi qurğuda test rejimində sınaqdan keçirilmişdir. Həmçinin, Bakı-Tbilisi-Qars marşrutu ilə səmimiyyət daşınmasının təşkili bu ilə planlaşdırılıb. Eyni zamanda, "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti ilə İsveçrənin "Stadler Rail Group" şirkəti arasında imzalanmış müqaviləyə əsasən, ikinci mərhələdə daha 10 vagonun gətirilməsi nəzərdə tutulmuşdur.

GƏNCƏ SÜRƏT QATARI - QƏBƏLƏYƏ, ŞAHDAĞA QƏDƏR UZANAN DƏMİR YOLU QİTƏLƏRİ

BİRLƏŞDİRƏN DƏHLİZİN BİR İSTİQAMƏTİ KİMİ

Mövzudan uzaqlaşmaq istəməyən, ötan il dekabrın 29-da istifadəyə verilən Bakı-Gəncə sürət qatarının işə salınmasını götürək. Bu, həm mədəni, həm iqtisadi, həm də ekoloji cəhətdən çox vacib məsələdir. Bəzən burada diletant fikirlər də rast gəlinir, deyirlər ki, adı sürət qatırı olsa da, sürət o qədər də yüksək deyil və s. Onlar tam yanlışdır. Çünki Azərbaycanın ərazisi o qədər də geniş, kənd, yaşayış məntəqələri arasındakı məsafə çox da böyük və uzaq deyil. Bunlar vaxt ilə formalaşmış, əhali ilə məskunlaşmış ərazilərdir. Bunları birdən-birə ən böyük sürətlə təmin etmək də mümkün deyil, heç buna ehtiyac da yoxdur. Amma obyektivlik naminə onu demək lazımdır ki, burada güzəştli tarif siyasəti, qiymətlərin aşağı olması ən vacib məqamlardandır. Həmçinin, dəmir yolunun inkişafı, o cümlədən adını çəkdiyimiz Bakı-Gəncə sürət qatarının işə düşməsi nəticəsində artıq ekologi-

yamıza zərərli hava buraxılması xeyli azalacaq. Heç kimə sirr deyil ki, son illər ölkəmizdə avtomobillərin, nəqliyyat vasitələrinin həddindən çox artması nəticəsində Azərbaycan ekologiyasına böyük ziyan dəymiş, ekologiyamız xeyli dərəcədə çirklənmişdir. Ancaq məhz dəmir yolunun inkişafı, yeni, müasir vaqonların istifadəyə verilməsi, dəmir yolu xətlərinin və stansiyalarının müasirləşdirilməsi ilə ekoloji problemlərin həllində də müsbət nəticələrə nail olunması mümkündür və Azərbaycan da bundan istifadəni reallaşdırmaqda, önəmli addımlar atmaqdadır. Onu da deyim ki, biz adətən xarici ölkələrə səfər edəndə daha çox dəmir yoluna üstünlük veririk. Odur ki, dəmir yolunun inkişafı həm də Azərbaycanın gözəlliklərinin, onunun reallıqlarının, onun inkişafının təbliği, dünyaya çatdırılması deməkdir. Dəmir yolundan istifadə edən qonaqlar, turistlər, iş adamları bununla bir daha Azərbaycanın gözəlliyinə və inkişafına şahidlik etmiş olurlar.

Bu istiqamətdə görülən işlərə misal olaraq, həmçinin Bakı-Böyük Kəsik istiqamətində əsaslı yenidənqurma və təmir işlərinin aparılmasını qeyd etmək olar. Bu istiqamətdə işlərin görülməsi üçün 2015-ci ildə "Azərbaycan Dəmir Yollarının Yenidən Qurulması" layihəsinin 2-ci mərhələsinin icrası məqsədilə, "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti ilə Çexiya Respublikasının "MO-RAVIA STEEL" şirkətləri arasında "Azərbaycan Respublikası Dəmir Yollarının Bakı-Böyük Kəsik sahəsində 600 km hissənin maddi-texniki təchizatı və əsaslı təmiri" barədə İxrac Müqaviləsinə əlavə Saziş imzalanıb. Bunun özü də çox vacib və önəmli məqamlardandır.

Eyni zamanda, Qəbələyə, Qusara (Şahdağa) dəmir yolu xətlərinin çəkilməsi nəzərdə tutulmuşdur ki, artıq bu istiqamətdə də addımların atılmasına başlanılıb. Konkret olaraq, qeyd edək ki, ölkənin əsas turizm mərkəzlərindən olan Qəbələyə dəmir yolu ilə səmimiyyət daşınması nəzərdə tutulmuşdur. Bu yerdə bir məqamı da mütəlak dillə gətirməyi vacib hesab edirəm. Belə ki, ölkənin dəmir yollarının uzandığı, hər gün müxtəlif istiqamətlər üzrə səmimiyyət daşınması ilə məşğul olan qatarların ötürülməsi arızilərdə hələ də ciddi problemlər yaşanmaqda, qalmaqdadır. Özü də bu problemlər təkəb bu günün, indinin deyil, çox-çox illər öncəsinin problemləridir. Belə ki, qatarboyu arızilərdə hələ də zibilliklər, ərtafi bürüyən üfunət, pis qoxu davam etməkdədir. Hansı ki, istər yerli-ölkə vətəndaşlarının, istərsə də ildən-ilə, gündən-günə çoxalan turist axınının yaşandığı, kütləviləşdiyi və səfər, tanışlıq üçün daha çox üstünlük verildikləri qatarların keçdiyi arızilərdə bu mənzərinin olması, yaşanması heç bir halda xoşagələb və qəbul edilən deyil. Xüsusilə də, sürətli, dinamik inkişaf yolunda, tikinti-quruculuq-abadlıq işlərinin geniş vüsət aldığı, nəinki paytaxtın, bütövlükdə Azərbaycan regionlarının simasının dəyişdiyi, gözəlləşdiyi bir fonda bu mənzərə olduqca narahatedici bir məsələdir. Ona görə mütəlak bu məsələyə, bu problemə də ciddi diqqət yetirmək, qatarlar, dəmir yolları keçən əraziləri zibilliklərdən, tör-töküntülərdən təmizləmək, həmin əraziləri müasirləşdirmək lazımdır. Bunun özü həm də ekologiyanın çirkləndirilməsinin qarşısının alınması istiqamətində mühüm töhfələrdən biri ola bilər. Həm də təmizlənməmiş, müasir hala gətirilməmiş həmin ərazilər o yollardan, oradan keçən insanlarda, yerli və əcnəbi səmimiyyətlərdə xoş duyğular yaradar, ölkəmiz, məmləkətimiz haqqında daha gözəl fikirlərin, rəylərin yaranması ilə sonuclanar. Bununla yanaşı, İran və Azərbaycan dəmir yolları sistemlərini birləşdirəcək Qəzvin-Rəşt-Astara dəmir yolunun gerçəkləşdirilməsi çox mühüm layihələrdəndir. Qeyd edək ki, bu ilin mart ayında Azərbaycanın bir sıra yüksək səviyyəli hökumət rəsmilərinin qatıldığı və İran İslam Respublikasının prezidenti iştirak etdiyi Qəzvin-Rəşt dəmir yolu xəttinin açılış mərasimi keçirildi. Bu yerdə qeyd edək ki, 2012-ci ildə tikintisinə başlanılan Qəzvin-Rəşt-Astara yolunun Rəşt-Astara hissəsinin işə qarşıdakı 2 il ərzində inşa edilərək istismara verilməyi nəzərdə tutulur. Həmçinin, qeyd edək ki, Qəzvin-Rəşt dəmir yolu yalnız İranın və Azərbaycanın deyil, eyni zamanda, Rusiya və Şimali Avropa ölkələrinin də dəmir yolları sistemlərini birləşdirəcək. Bütövlükdə götürüldükdə, qarşıya qoyulmuş hədəflərdən biri də iki ölkə-Azərbaycanla İran arasında nəqliyyat-tranzit sahəsindəki əməkdaşlığı daha da genişləndirmək, böyük əhəmiyyətə malik "Şimal-Cənub" Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizini təşkil etməkdir. Son illərdə də artıq bu istiqamətdə önəmli işlər görülməkdədir. Belə ki, hüquqi bazanın formalaşdırılması məqsədilə 2016-cı ildə Azərbaycan və İran dəmir yollarının əlaqələndirilməsi haqqında Hökumətlərə

çirilmiş "Bir kəmə, bir yol" Forumunda Azərbaycanın iştirakı bir daha onu göstərir ki, ölkəmiz bu önəmli layihənin tərkib hissəsidir. Bizim gələcəyimiz artacaq, maliyyə və iqtisadi imkanlarımız daha da böyüyəcək..."

"ŞİMAL-CƏNUB DƏHLİZİ" VƏ YA DÜNYANI QOVUŞDURAN DAHA BİR DƏHLİZ...

- Yeri gəlmişkən, "Şimal-Cənub dəhlizi" barədə daha ətraflı məlumat verəmmi istərdik...

-Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi Şərqi Asiya ölkələri ilə Avropanı əlaqələndirən irihəcmli layihədir. Bu layihənin əsası 2000-ci ildə Sankt-Peterburq şəhərində Rusiya, İran və Hindistan tərəfindən qoyulub. Sonralar layihəyə Qazaxıstan, Türkmənistan, Tacikistan, Belarus, Ukrayna, İordaniya, Bolqarıstan da qatıldı. Azərbaycan 2005-ci ildə bu layihəyə qoşuldu və çox keçmədən aparıcı iştirakçıya çevrildi. Azərbaycan prezidentinin qeyri-neft sektorunun inkişafı istiqamətində

həyata keçirdiyi islahatların tərkib hissəsi kimi dəmir yollarında köklü yenidənqurma işləri görüldü. Ölkə prezidenti Azərbaycanın coğrafi mövqeyini düzgün və uzaqgörənliklə qiymətləndirərək, ölkəmizi Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin formalaşması prosesinə qatmaq üçün mütəaqəyə çevirdi. Azərbaycan bu layihəyə qoşulduqdan sonra isə İlahəm Əliyevin irəli sürdüyü təklif daha səmərəli və cəlbədidir oldu. Bu səmərəlilik ondan ibarətdir ki, yüklərin daşınması xərci azalır və çatdırılması vaxtı qısalır. Yeni, yüklər gəmi ilə Hindistanın Mumbai limanından İranın Bəndər-Abbas limanına gətirildikdən sonra qatara yüklər və İranın mövcud dəmir yolu ilə Qəzvin-Rəşt-Astara (İran)-Astara (Azərbaycan) dəmir yolu xəttinə ötürülür və birbaşa Azərbaycan ərazisindən Rusiyaya, oradan da Avropa ölkələrinə çatdırılır. Bu layihədə İranın da maraqlı olması təbii. Çünki İran da tranzit rolunu oynamaqla tranzit gəlirlər əldə etməyə və özünün idxal-ixrac əməliyyatlarını daha qısa və ucuz başa gələb yolla həyata keçirməyə çalışır. Buna görə də İran dövləti ölkə ərazisində geniş dəmir yolları şəbəkəsi inşa etmək qərarına gəlib. Kərfəz sahilində yerləşən limanlar ilə dəmir yolu əlaqəsi çoxdan mövcuddur. Lakin Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin formalaşması üçün yeni yolların salınması da lazım gəldi. Odur ki, İran 2000-ci ildən başlayaraq Qəzvin şəhərindən Rəştə, oradan isə Astara şəhərinə dəmir yolu xətti çəkməyə başladı ki, həm özünün, həm də tranzit yüklərin Azərbaycanca, oradan isə Rusiya və Avropaya daşınmasına nail olsun. Eyni zamanda, Azərbaycan Qəzvin-Rəşt-Astara (İran)-Astara (Azərbaycan) dəmir yolunun tezliklə istifadəyə verilməsində maraqlı olduğu üçün yolun Rəşt-Astara hissəsinin tikintisinə 500 milyon dollar güzəştli kredit ayırdı. Azərbaycan prezidentinin göstərişi ilə ayrılan kredit tikinti işlərinin sürətlənməsinə səbəb olub. Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycan üzərinə düşən öhdəliyi artıq yerinə yeti-

rib. Azərbaycanın və İranın dəmir yollarını birləşdirəcək Astara (Azərbaycan)-Astara (İran) 8,7 kilometrlik dəmir yolu körpüsü inşa edilib və istismara verilib. Nəzərə çatdırmaq lazımdır ki, bu gün Rusiya İrana malların ixracını məhz Astara dəmir yolu körpüsü vasitəsilə həyata keçirir. Ümumiyyətlə, Azərbaycan ərazisindən keçən 511 kilometr dəmir yolu tam hazır vəziyyətdədir. Bildiyimiz kimi, Azərbaycan ilə Rusiyanın dəmir yolları arasında hələ SSRİ dövründən əlaqə mövcuddur ki, bu da əlavə xərc çəkib dəmir yolu inşa etmək ehtiyacını yaratmır. Artıq bu marşrut İran, Hindistan, Rusiya və Azərbaycanla yanaşı, Fars körfəzi və Orta Asiya dövlətlərinin, həmçinin Çinin də marağına səbəb olub. Qeyd edək ki, Çin də bu marşrutla maraqlanıb və iqtisadi-texniki əsaslandırılmaqdan sonra investisiya yatıracağına qərar verəcək. Çinin yaxın gələcəkdə İrandan məhz sözügedən dəhlizin Qərb marşrutu ilə dünya bazarına çıxacağı şübhə doğur-

həftələrlə növbə gözləməli olurlar. Dənizlərdəki fırtınaları, ərazi sularından keçmək üçün ödənilən tranzit haqlarını və gömrük terminallarında yubanmaları nəzərə alsaq, bu yolun uzun, bahalı, üzücü və təhlükəli olduğunu görürük. Hindistandan Finlandiyaya qədər uzunluğu 7200 kilometr olan Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi ilə yüklərin daşınma müddəti 2 dəfədən çox azalır. Mütəxəssislərin fikrincə, dəhliz Süveyş kanalından fərqli olaraq yolu 800 kilometr azaldır ki, bu da müqayisədə yüklərin 20 gün tez çatdırılması deməkdir. Bütün bunlar isə hər 15 ton yükün daşınmasında 2500 dollar vəsaitə qənaət edilməsinə gətirib çıxarır. Daşınan yüklərə görə, qeyd etmək lazımdır ki, Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin iştirakçısı olan hər bir dövlət ixrac və idxal potensialı var. Təsəvvüfi deyil ki, mütəxəssislər ilkin mərhələdə Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi vasitəsilə ildə 7 milyon, gələcəkdə isə 22-25 milyon ton yükün daşınacağını bildirirlər. Bütövlükdə Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin tam olaraq işə düşməsi nəinki region ölkələrinin iqtisadi inkişafına təkan verəcək, eyni zamanda, həmin ölkələr siyasi sabitlik üçün də zaman əldə etmək olacaqlar... Qarşılıqlı investisiyaların artmasını təmin edəcək əməkdaşlıq nümunəsi

- Ziyad müəllim, məlumdur ki, ölkə başçısının Çinə son səfəri çərçivəsində həmçinin iki ölkə arasında növbəti mühüm sənədlər imzalanmışdır. Bu sənədlərdə hansı məsələlərin həlli nəzərdə tutulmuşdur?

- Bəli, tamamilə doğrudur. Səfər çərçivəsində Azərbaycanın Çində daha iki ticarət evinin açılmasını nəzərdə tutan memorandum imzalanmışdır. Hər iki ticarət evinin məhz bu il açılması nəzərdə tutulmuşdur ki, bununla da Çindəki ticarət evlərimizin sayı 3-ə çatmış olacaq. Ümumilikdə, səfər və adıçkilən konfrans çərçivəsində Azərbaycanla Çin arasında 821 milyon dollar dəyərində 10 investisiya sənədi imzalanmışdır. Bu sənədlərdən biri də Azərbaycan İnvestisiya Şirkəti ASC və Çinin "Çin Milli Elektrik Mühəndisliyi Ko. Ltd" (CNEEC) şirkəti arasında əməkdaşlığa dair anlaşma memorandumudur ki, həmin memorandum Çin şirkətinin Sumqayıt Kimya Sənaye Parkında avtomobil şini istehsal zavodunun yaradılmasında iştirakını nəzərdə tutur. İqtisadiyyat naziri Şahin Mustafayev verdiyi məlumata görə, Çin şirkəti Sumqayıt Kimya Sənaye Parkının rezidenti olacaq. İlkin razılaşmaya əsasən, İnvestisiya Şirkəti layihədə 10 faiz payla iştirak edəcək. Layihəyə əsasən illik istehsal gücü 3,3 milyon ədəd şin olan zavod yaradılacaq. Nazirin dediyinə görə, 800 nəfərin işləyəcəyi müəssisə 300 milyon dollara başa gələcək. Bu vəsaitin 90 faizini Çin şirkəti yatıracaq. Sumqayıtda yaradılacaq zavod istehsalı həm yerli, həm də xarici xammal hesabına təmin edəcək. İstehsal olunan məhsul daxili tələbatın ödənilməsi ilə yanaşı, xaricə də ixrac olunacaq. Mühüm məqamlardan biri də Kürdəmirdə Çinin yaxından iştirakı ilə ilkin beynəlxalq aqroparkın yaradılması məsələsidir. Bildiyiniz kimi, ölkə prezidentinin son illər regionların inkişafı ilə bağlı həyata keçirdiyi və reallaşdırdığı siyasətin mərkəzində bölgələrdə aqroparkların yaradılması məsələsi durur. Bu istiqamətdə də görülən işlər göz önündədir və bunlar geniş daşınmağa ehtiyac yoxdur. Bu baxımdan, Kürdəmirdə Çinin yaxından iştirakı ilə beynəlxalq aqroparkın yaradılması məsələsi çox mühüm və önəmli məqamlardan birini təşkil edir. Bu, həm Kürdəmirin, bütövlükdə Azərbaycanın iqtisadiyyatının, aqrar sektorun inkişafına, həm də Azərbaycan-Çin əməkdaşlığının, tərəfdaşlığının, ticarət, əməkdaşlığının inkişafına öz müsbət töhfələrini verəcək. Bundan qazanan isə iki dövlət, xalqlarımız olacaq.

Müsahibəni apardı: Kamil Həmzəoğlu

