“Bakı-Tbilisi-Qars tarixi İpək yolunun bir hissəsinin bərpası deməkdir və bundan Çin, Qazaxıstan, Orta Asiya, Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə, Avropa ölkələri istifadə edəcəklər”.

İlham ƏLİYEV

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu sahibkarlığın inkişafı üçün yeni perspektivlər açır

Çox insanların, hətta bir sıra dövlətlərin belə xəyal saydığı möhtəşəm Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu dünyanın gerçək nəqliyyat arteriyasına çevrildi. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti iddialı beynəlxalq layihənin vacib bir hissəsi olduğunu təsdiqlədi. Ona görə də buna sadəcə üç ölkə arasında yükdaşımalar üçün nəzərdə tutulan adi bir layihə kimi baxmaq düzgün deyil. Çünki bu layihədə rəsmən iştirak etməyən dünyanın bir çox nüfuzlu ölkələrinin də çox ciddi iqtisadi marağı var. Onun əsas ideyası Gürcüstan ərazisindən Azərbaycanı Türkiyə ilə birləşdirmək, Mərkəzi Asiyadan başlayaraq, Cənubi Qafqazdan keçməklə Avropaya uzanıb gedən daha qısa və ucuz alternativ nəqliyyat dəhlizini tamamlamaqdan ibarət idi və buna da nail olundu. Bu dəmir yolunun gerçəkləşməsi Azərbaycanın regional liderliyini, ölkəmizin bu rolunun beynəlxalq aləmdə qəbul edildiyini göstərən danılmaz faktdır.

Böyük İpək yolunun bərpası ideyasının müəlliflərindən biri məhz ümummilli lider Heydər Əliyev olmuşdur. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin konturları onun zamanında çəkilmişdi. Lakin bu möhtəşəm layihə 2007-ci ilin noyabrında ulu öndərin layiqli davamçısı, onun strategiyasını özünün praqmatik düşüncəsinin müstəsna ideyaları ilə zənginləşdirib qətiyyətlə həyata keçirən Prezident İlham Əliyev reallaşdırmağa başladı.

Azərbaycan Prezidenti cənab İlham Əliyev hələ 2006-cı il martın 16-da Dünya Azərbaycanlılarının II Qurultayındakı nitqində deyirdi: “Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun tikintisi bizim əsas vəzifələrimizdən biridir və biz buna nail olacağıq. Belə olan halda Türkiyə Azərbaycanla dəmir yolu vasitəsilə birləşəcək, bütün yüklər bu marşrutla həyata keçiriləcək. Eyni zamanda o da aydındır ki, bizim torpaqlarımızı işğal edən, bizim ölkəyə qarşı təcavüz edən ölkə - Ermənistan bütün bu layihələrdən kənarda qalacaq”.

Bu gün dünyanın əksər siyasi və iqtisadçı ekspertlərinin çox teztez “Dəmir İpək Yolu” adlandırdıqları bu nəqliyyat dəhlizi, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ilə yanaşı, bütün regionun sürətli iqtisadi inkişafına güclü stimul verəcək. Çünki nəqliyyat marşrutları dünya iqtisadi mexanizminə həyat verən arteriyalardır. İqtisadiyyatı bu arteriyalar olmadan təsəvvürə gətirmək mümkün deyil. Bu gün Rusiya kimi nəhəng bir ölkə mövcud logistika sistemlərinin səmərəliliyinin dünya reytinqində mövcud 115 mövqedən 95-ci yeri tutur. Azərbaycanın, Gürcüstanın hansı mövqedə qərarlaşdığını dəqiq bilməsək də, onu bilirik ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu bu ölkələrin fəaliyyətdə olan logistika sistemlərinin səmərəliliyinin artırılmasında bir sıçrayış olacaq.

Möhtərəm Prezidentin həyata vəsiqə verdiyi bütün beynəlxalq iqtisadi layihələr, istər karbohidrogen ehtiyatlarının hasilatı və daşınması ilə bağlı olan layihələr olsun, istərsə də sonuncu Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsi ölkəmizin milli maraqlarının çox geniş spektrini əhatə etməklə yanaşı, həm də dünya iqtisadiyyatı təsərrüfatına böyük töhfə verməklə seçilir. Prezident İlham Əliyev özü çıxışlarında bunu çox aydın və əhatəli şəkildə açıqlayır: *“İndi biz Bakı-Tbilisi-Qars və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin inteqrasiyası üzərində işləyirik. Mən hesab edirəm, bu, tamamilə mümkündür və əminəm ki, yaxın gələcəkdə Şimal-Qərb və Cənub-Qərb enerji nəqliyyat yolları istismara veriləcək. Bu iki nəhəng layihə bir çox böyük ölkələri birləşdirir. Bakı-Tbilisi-Qars tarixi İpək yolunun bir hissəsinin bərpası deməkdir. Ondan Çin, Qazaxıstan, Mərkəzi Asiya, Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə və Avropa ölkələri istifadə edə bilərlər. Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi isə Hindistanı, Pakistanı, İranı, Azərbaycanı, Rusiyanı və Avropa ölkələrini birləşdirəcək”.* Ölkə rəhbərinin qeyd etdiyi kimi, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Avrasiyanın nəqliyyat xəritəsinin mühüm hissəsinə çevrilir.

Bakı-Tbilisi-Qars təkcə siyasi maraqların təmin olunmasına deyil, eyni zamanda Azərbaycanın iqtisadi maraqlarının təmin edilməsinə, ticarət-iqtisadi münasibətlərinin genişlənməsinə, ölkənin biznes maraqlarının təmin edilməsinə yönələn bir layihədir.

Zamanın əhəmiyyətini düzgün qiymətləndirmək, xərclərə qənaət etmək və biznesdən maksimum gəlir götürmək üçün logistika faktorunun da böyük rolu var. Tarixən inkişaf etmiş dövlətlər beynəlxalq və regional layihələrə eynən bu prinsipdən yanaşırlar. Asiyada sürətli iqtisadi inkişafı ilə möcüzələr yaradan Çin Xalq Respublikası heç də istisna deyil. Bu ölkə “Bir kəmər - bir yol” təşəbbüsünü inkişaf etdirməyə başlayandan Yaxın Şərq və Avropa istiqamətlərində fəal şəkildə ticarət-nəqliyyat dəhlizlərinin imkanlarını ciddi şəkildə araşdırdı və elə onun maraq dairəsinə düşən ilk istiqamət yeni İpək yolu və bu yolun Cənubi Qafqaz ərazisindən keçən Bakı-Tbilisi-Qars dəhlizi olmuşdur. Ona görə də Çinin logistika mütəxəssisləri uzun müddət test rejimində Transxəzər və Transqafqaz marşrutlarının səmərəliliyini ciddi şəkildə araşdırmışlar.

Çinin bu məsələdə qətiyyət göstərməsinin əsasında onun iqtisadi maraqları durur. Çünki hazırda Çindən Avropaya daşınan yüklərin həcmi 240 milyon tonu keçir. Hesablamalara görə, ÇXR ilə Avropa İttifaqı arasında əmtəə dövriyyəsinin həcmi hazırda 500 milyard dollar təşkil edir. Kiçik və çox sadə bir hesablama aparaq: Əgər bu yükün hər tonunu sadəcə 5 dollar aşağı tariflə daşımağa nail olsalar, o zaman ölkənin biznes adamları ildə 1milyard 200 milyon dollara qənaət etmiş olurlar. Türkiyə Prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdoğan Çinin məhz bu maraqlarına rəğmən qeyd edir ki, əgər bu həcmdə yükün heç olmasa 10 faizi “Orta dəhlizlə”, yəni Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ilə daşınarsa, o zaman BTQ-nin üzərinə 24 milyon ton əlavə yük düşür. Bu da çox az bir zamanda dəmir yolunun tikintisinə çəkilən xərcləri ödəmiş olur.

Xatırlayırsınızsa, 2015-ci il dekabrın 13-də məhz elə bu marşrut üzrə ilk eksperiment həyata keçirildi. Çinin Lyanunqyan terminalından çıxan yük qatarı 15 günə bütün Çin, Qazaxıstan, Azərbaycan və Gürcüstan ərazisindən keçməklə Poti limanından bərə ilə Türkiyəyə çatdı. O zaman Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yol dəhlizi hazır olmasa belə, bu marşrut üzrə qət edilən məsafəni çox gözəl nəticə kimi qiymətləndirdilər. Çünki analoji dəniz yolu marşrutu 40-45 gün müddətinə yükü Türkiyəyə çatdırırdısa, burada 3 dəfə az vaxt sərf edilməklə yük son məntəqəyə çatdırıldı. Qonşu Rusiya ərazisindən keçən Transsibir marşrutuna gəldikdə isə, Çin üçün bu yolun potensialı aydın idi. Belə ki, Çinin quru ilə daşınan 1,5 milyon ton yükü, hər tonu 6-7 min dollara, məhz Transsibir magistralı ilə daşınırdı. Digər tərəfdən, yüklərin Rusiyadan və Qazaxıstandan Avropaya tranzitlə daşınmasının həcminin artırılmasına mane olan ikinci bir səbəb isə yük qatarlarının hərəkət sürəti idi. Transsibir dəmir yolunda sürəti azaltmağa məcbur edən “dar sahələrin” çoxluğu üzündən hərəkət sürəti təqribən saatda 12 kilometr təşkil edir. Çinin özündə isə konteyner qatarlarının sürəti saatda 40 kilometr təşkil edir. Bundan aydın oldu ki, Çinin meqalayihəsi olan “Bir kəmər - bir yol”a yeni İpək yolu və onun əsas hissəsinə çevriləcək Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu daha sərfəli bir marşrutdur.

Dünyanın iqtisadçı ekspertləri bidirirlər ki, müxtəlif proqnozlara görə, 2020-ci ilə qədər Şərq-Qərb istiqamətində Çin tərəfdən Qərbə göndərilən yüklər 5 dəfə artaraq 1,3 milyon konteynerə çatacaq. Bunun 300 mini Qafqaz marşrutu ilə daşınacaq. Azərbaycan və Qazaxıstandan keçməklə Avropadan Mərkəzi Asiya ölkələrinə və Çinə yük axını, həm də əks istiqamətdə, iki dəfədən çox artacaq.

Qeyd olunur ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Rusiya üçün Türkiyəyə “alternativ pəncərə” açaraq, gözlənilmədən tamamilə yeni imkanlar yaradır. Rusiya Federasiyası ilə Türkiyə arasında yük dövriyyəsinin əhəmiyyətli hissəsi də bu marşrutla həyata keçiriləcək. Güman edilir ki, Azərbaycan və Gürcüstan yeni magistralı yükləmək üçün yüklərin kifayət qədər güzətli tranzitinə də razılıq verə bilər. Belə olan halda, bu magistraldan daha çox xeyir götürən ölkələrdən biri də elə Rusiya olacaq. Çünki qonşu ölkə dəmir yolunun tikintisinə heç bir vəsait xərcləməyib. Bundan əlavə, Rusiyanın Şimali Qafqazda, Volqa sahili boyu ərazilərində, hətta Uralda və Sibirdə fəaliyyət göstərən şirkət və müəssisələri bu dəmir yolu vasitəsilə Türkiyəyə ən qısa çıxış əldə etmiş olurlar. Çünki onlar üçün bu marşrut Ukrayna-Rumıniya-Bolqarıstandan keçən marşrutdan daha qısa və sərfəlidir.

ABŞ-ın ölkəmizdəki səfiri Robert Sekuta BTQ-nin açılışı ərəfəsində bəyan etmişdir ki, bu yolun açılışı - “bütün Avrasiya boyu daha möhkəm ticarət, kommersiya və nəqliyyat əlaqələrinin yaradılmasında növbəti mühüm addımdır. Mövcud layihə “Böyük İpək yolunun” çox mühüm komponentidir”.

Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə əvvəldə adlarını çəkdiyim enerji layihələri ilə sıx şəkildə birbiri ilə bağlı ölkələrdir. Lakin Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun açılışı onların əməkdaşlığını tamamilə yeni bir müstəviyə qaldırdı.

Aydın məsələdir ki, özünün geosiyasi mövqeyi ilə təkcə Azərbaycan Şimaldan Cənuba, Şərqdən Qərbə və əks istiqamətdə hərəkət edən müxtəlif nəqliyyat marşrutlarının kəsişdiyi bir məkanda qərarlaşıb. Ancaq bu ölkəmizə olan böyük marağın heç də əsas amili deyil. Digər tərəfdən, Azərbaycan iqtisadi cəhətdən inkişaf etmiş, müasir infrastruktura malik olan, bazar iqtisadiyyatının sürətlə irəlilədiyi, azad rəqabətə meydan verilən, xarici investisiya üçün açıq və eyni zamanda etibarlı olan bir ölkədir. Bu amillərə ölkədəki sabit siyasi şəraiti də əlavə etsək, o zaman aydın olacaq ki, ölkəmizin beynəlxalq iqtisadi müstəvidə mövqeyinin möhkəmlənməsinə, onun imicinin artmasına aparan yol hansı mühüm məqamları özündə ehtiva edir.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun daha bir üstünlüyü ondadır ki, bu layihənin iştirakçıları olan ölkələrin hamısı TRASECA nəqliyyat dəhlizinin üzvləridir. Bu dəhlizin üzvləri olan Qazaxıstan, Türkmənistan və Özbəkistan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun açılış mərasimində iştirak etməklə artıq özlərinin yüklərinin bu xətlə daşınmasında maraqlı olduqlarını təsdiqlədilər. Elə düşünürəm, gələcəkdə TRASECA-nın vahid müstəvisində tərəflər yüklərin daşınmasında xüsusi aşağı tariflər və başqa güzəştlər haqqında da razılığa gələcəklər. Bu sahədə müəyyən təcrübə artıq var.

Mühüm olan bir xüsusi məqam da ondan ibarətdir ki, Azərbaycanın coğrafi mövqeyindən kifayət qədər sanballı tranzit gəliri əldə etmək üçün Prezidentimizin uzaqgörən strategiyası sayəsində bir çox qabaqlayıcı tədbirlər də görüldü ki, bu da bilavasitə nəqliyyat dəhlizinin maneəsiz işləməsinə geniş şərait yaratmaqla qlobal benifisiar olan Çinin diqqətini çəkdi. Məsələn, ticarət magistralının dar məkanını genişləndirmək məqsədilə 2007-ci ildə Prezidentin sərəncamı ilə Bakıda yeni dəniz limanı tikilməyə başlandı. Bu liman paytaxtdan 65 kilometr uzaqda yerləşsə də, amma ərazisi 25 kvadratkilometrə çatır və burada avtomobil və dəmir yol nəqliyyatı ilə daşınan konteynerlər üçün terminallar salınır. Yəni bu limanın tikintisi də Çinlə Avropanı, Şərqlə Qərbi birləşdirəcək nəhəng logistika mərkəzi kimi nəzərdə tutulmuşdur.

Prezident İlham Əliyev Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun açılışında limanın imkanlarından danışarkən demişdir: *“Əlbəttə ki, nəqliyyat infrastrukturumuzun önəmli hissəsi bax, bu gün burada toplaşdığımız Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanıdır. Bu limanın tikintisi uğurla gedir, artıq liman fəaliyyət göstərir. Ancaq limanın birinci fazasının istismara verilməsi gələn ilin ortalarında nəzərdə tutulur. Ondan sonra ildə 15 milyon ton yük və 100 min konteyner bu limandan keçəcək. İkinci mərhələnin başa çatması nəticəsində isə Ələt limanının imkanları 25 milyon ton yükə və 1 milyon konteynerə bərabər olacaq”.*

Qaldı, bu qlobal tarixi layihənin ölkəmizin iş adamları üçün hansı əhəmiyyət kəsb etməsinə, bunu Prezident İlham Əliyev yolun açılışında söylədiyi nitqində qısaca belə ifadə edir: *“Biznesin inkişafı, qarşılıqlı faydalı əməkdaşlıq üçün Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun çox böyük əhəmiyyəti var”.*

Tale elə gətirib ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun keçdiyi Cənubi Qafqaz planetin əhalisinin 65 faizinin yaşadığı, dünyanın enerji resurslarının 75 faizinin cəmləşdiyi və dünyanın ümumi daxili məhsulunun 40 faizinin istehsal olunduğu nəhəng bazarların formalaşdığı Avrasiya kontinentinin mərkəzində qərarlaşıb. Etibarlı, sərfəli və sürətli nəqliyyat Azərbaycanın biznes adamlarının bu bazarlardan faydalanmasına, iqtisadi-ticarət əlaqələrinin genişlənməsinə böyük imkanlar açacaq. Xüsusilə Azərbaycanda inşaat materiallarının əsas istehsalçıları olan “Mətanət A”, Akkord, Holcim və sair şirkətlər xarici bazarlarla bağlı olan bir çox layihələrinin gələcək uğurlarını bu layihə ilə bağlayırlar.

Müasir dünyada istənilən təcrübəli iş adamı biznesdə logistika imkanlarının nə qədər mühüm və lazımlı olduğunu yaxşı başa düşür. Nahaq deyil ki, dünyanın ən iri şirkətlərində logistika bölmələri fəaliyyət göstərir.

Ümumiyyətlə, istehsalçı şirkətin əsas vəzifəsi heç də keyfiyyətli və rəqabətqabiliyyətli məhsul istehsalı ilə başa çatmır. Çünki məhsul istehlakçıya çatana qədər mütəxəssislərin görə bildiyi uzun bir prosesdən keçir. Bu prosesin və biznesin dəyər zəncirinin mühüm bir hissəsi məhz onun daşınması ilə bağlıdır.

Bizneslə məşğul olan hər bir insan, xüsusilə istehsalla məşğul olan şirkətlər tez-tez belə suallarla qarşılaşmalı olurlar: yükün çatdırılması xərclərini necə azaltsınlar və ya məhsulun çatdırılması yollarını necə sadələşdirsinlər, ən az məsrəflər tələb edən və daha az vaxt tələb edən ən qısa marşrutu necə seçsinlər. Beləliklə, logistika bir çox digər problemlərin həllinə yardım edir. Məsələn, ticarət-istehsal prosesini optimallaşdırmasına, xidmətlərə sərf edilən vaxta qənaət etməyə, nəqliyyatın monitorinqini keçirməyə, istehsal və nəqliyyat xərclərini azaltmağa. Bütün bu məsələlər şübhəsiz məhsulun qiymətinin formalaşmasında çox ciddi şəkildə öz rolunu oynayır. Etiraf etmək lazımdır ki, hal-hazırda dəmir yolu xəttində daşınmaların tarifi çox yüksəkdir. Məsələn, Bakıdan Tbilisiyə 1 ton inşaat materialının dəmir yolu nəqliyyat xərci 25-30 manatdır. Bu da məsələn, tikinti materiallarının maya dəyərinin 30 faizini təşkil edir. Dövlət başçısının ixracyönümlü məhsulların həcminin və çeşidinin artırılması tövsiyəsini qarşıya vəzifə kimi qoyan Azərbaycanın inşaat materialları istehsalçıları elə düşünürlər ki, BTQ fəaliyyətə başlayandan sonra hökumətimizin müvafiq strukturları inşaat materiallarının dəmir yolu daşımaları tariflərinə yenidən baxacaq və istehsal potensialımızın artmasına təkan verəcək daha münasib tariflər müəyyənləşdirəcəklər. Bu halda diferensial tariflər də tətbiq edilə bilər, yəni dəmir yolu tarifləri məhsul növlərinə görə dəyişir (dəmir yolu xərcləri maya dəyərində 30 faiz pay tutan tikinti materialları üçün tariflər aşağı endirilə və dəmir yolu xərcləri maya dəyərində 3-5 faiz pay tutan məhsullar üçün isə olduğu kimi qala bilər).

Təsəvvür edək ki, “Mətanət A”, Akkord, Holcim kimi şirkətlər öz məhsullarını Hindistana və ya Pakistana göndərməlidir. Daşınma yolları müxtəlif ola bilər - konteyner yükləri dəmir yolla, avtomobillərlə, su nəqliyyatı marşrutu ilə. Burada seçim etməliyik ki, daşınmanın hansı variantı daha tez və daha aşağı qiymətə başa gəlir. Şübhəsiz, burada yükün daşınması riskləri, onun hansı ölkələrdən keçməsi və bu ölkələrdə daxili siyasi şəraitin hansı vəziyyətdə olması da nəzərə alınır. Amma tariflər, daşınma xərcləri daha önəmli əhəmiyyət daşıyır.

Bu parametrlərdən çıxış etmiş olsaq, o zaman Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu regional siyasi əhəmiyyəti, dövlətlərarası əməkdaşlıq və dostluq münasibətlərinin inkişafında mühüm rol oynamaqla yanaşı, region ölkələrinin ticarət-iqtisadi əlaqələrinin dərinləşməsinə, özəl şirkətlərin, biznes strukturlarının inkişafına da çox güclü təkan verəcək. Xüsusilə Azərbaycanda ixracyönümlü sahibkarlığın inkişafında bu dəmir yolunun rolu və əhəmiyyəti son dərəcə artacaq.

Artıq fəaliyyətə başladığı ilk gündən, Avropa İttifaqının BTQ dəmir yolunun açılışı ilə bağlı yaydığı bəyanatda da bu yolun biznes və kommersiya sahələrinin inkişafına müstəsna töhfələr verəcəyi öz əksini tapır. Qurumun yaydığı bəyanatda deyilir: “Avropa İttifaqı yeni dəmir yolu dəhlizini dəstəkləyir. Bu investisiyalar, infrastrukturların təkmilləşdirilməsi və logistikanın koordinasiyası, kommunikasiyaların daha yaxşı tənzimlənməsinə, biznes üçün yeni imkanların yaradılmasına və ticarətin artmasına yardım edəcək”. Şərhsiz də aydındır ki, bu yolla daşınacaq yüklərin əsas hissəsi elə özəl şirkətlərin, istehsal müəssisələrinin və kommersiya qurumlarının payına düşəcək. Onların həcmi isə elə də kiçik deyil.

Prezident İlham Əliyevin nitqində qeyd edildiyi kimi: *“Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Avropanı Asiya ilə birləşdirən ən qısa və etibarlı yoldur. Bu yol vasitəsilə birinci mərhələdə 5 milyon ton, ondan sonrakı mərhələdə 17 milyon ton, ondan sonra isə daha böyük həcmdə yüklərin daşınması nəzərdə tutulur. Bir sözlə, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Avrasiyanın nəqliyyat xəritəsinin önəmli hissəsinə çevrilir”.*

Bütün geosiyasi və geoiqtisadi əhəmiyyəti ilə yanaşı, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun ölkəmizin sosial-iqtisadi mənzərəsinə də çox ciddi şəkildə təsiri olacaq. ***Əvvəla,*** *bu yol Azərbaycanın ixracyönümlü sahibkarlığının inkişafına güclü təkan verəcək. Dövlət başçısının qarşıya qoyduğu vəzifələrdən olan Azərbaycan brendi adı altında məhsulların dünya bazarına çıxarılması üçün böyük imkanlar açılacaq.*

İkincisi, *logistika imkanlarının genişlənməsi eyni dərəcədə xarici sahibkarlarla ölkənin özəl iş adamları arasında işgüzar əlaqələrin dairəsinin genişlənməsinə şərait yaradacaq.*

Üçüncüsü, *Azərbaycan xarici sahibkarlar, biznes strukturları üçün daha cəlbedici ölkəyə çevriləcək. Regionda tam təhlükəsizlik və sabit siyasi şəraitin hökm sürdüyünə əminlik, bərpa olunan qədim İpək yolunun imkanlarından yararlanmaqda maraqlı olan dünya biznes adamlarını, investorları tam arxayın bölgəyə kapital yönəltməyə sövq edəcək.*

Dördüncüsü, *minlərlə yeni iş yerləri açılacaq ki, bu da Azərbaycan vətəndaşlarının sosial rifahının artmasına ciddi təsir göstərəcək.*

Beşincisi, *2018-ci ildə bu yolla sərnişindaşımalar başlayandan sonra ölkəyə turizm axını güclənəcək. İlkin dövr üçün BTQ ilə ildə 1 milyon, sonrakı illərdə isə 2 milyon və daha çox sərnişinin daşınması nəzərdə tutulur.*

Elxan BƏŞİROV,
Azərbaycan Tikinti Materialları İstehsalçıları Assosiasiyasının sədri, “Mətanət A” şirkətinin rəhbəri, texnika üzrə fəlsəfə doktoru