



Azərbaycan beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevrilib

**“Şərq-Qərb”, “Şimal-Cənub” nəqliyyat
dəhlizləri və Azərbaycanın geoiqtisadi maraqları**

Strateji baxımdan mühüm geosiyasi məkanda - Şərqdən Qərbə və Şimaldan Cənuba uzanan çox mühüm beynəlxalq nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşməsi Azərbaycanı əsrlər boyu transmilli dünya güclərinin xüsusi maraq dairəsində saxlamışdır. Əlverişli geosiyasi və coğrafi mövqe Azərbaycana malik olduğu zəngin karbohidrogen ehtiyatları qədər yeni dividendlər qazanmaq şansı yaratmışdır.

Həm Ümummilli Lider Heydər Əliyev, həm də Prezident İlham Əliyev mövcud realığı müstəqil Azərbaycan dövləti üçün əsas şanslardan biri kimi düzgün dəyərləndirərək ötən 25 ildə bundan həm yeni neft strategiyasının, həm də transmilli nəqliyyat-kommunikasiya siyasətinin həyata keçirilməsində başlıca amil kimi məharətlə istifadə etmişlər. Hazırda Azərbaycanın dünya dövlətləri, güc mərkəzləri ilə münasibətlərinin təməlinə məhz üstün geosiyasi, geoiqtisadi və coğrafi reallıqlar dayanır ki, bu da müvafiq olaraq ölkənin strateji maraqlarının yüksək səviyyədə təmin olunmasında aparıcı rol oynayır.

Bir qədər əvvəl yazdığım “Əsrin müqaviləsi” - Azərbaycanı global dünyaya iqtisadiyyatının tərkib hissəsinə çevirən layihə” adlı məqalədə ölkəmizdə təməli Ümummilli Lider Heydər Əliyev tərəfindən 1994-cü ildə qoyulmuş yeni neft strategiyası və onun uğurlu nəticələrindən geniş danışmışdım. Bugünkü məqalədə isə həyata keçirilən siyasi strategiyanın digər mühüm istiqamətindən - Azərbaycanın üçüncü minillikdə beynəlxalq nəqliyyat-kommunikasiya qovşağına çevrilməsi ilə bağlı 1993-cü ildən həyata keçirilən dövlət siyasəti və onun görünən nəticələri haqqında bəhs etmək istəyirəm.

Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevrilməsi siyasəti, qeyd etdiyim kimi, dövlətin 1993-cü ildən xarici iqtisadi və geosiyasi əlaqələr sahəsində həyata keçirdiyi iki əsas strateji xətdən biri olmuşdur. Mütəxəssislər bu prosesdə Azərbaycanın fəaliyyətində müşahidə olunan bir neçə mühüm istiqaməti xüsusi qeyd edirlər. Bunlar:

- Avropa, Qara dəniz, Qafqaz, Xəzər və Mərkəzi Asiya regionları arasında iqtisadi, ticari, nəqliyyat və logistika əlaqələrinin inkişafından;
- Çin və Avropa İttifaqı arasında ən qısa quru yolu üzərində qurulan multimodal dəhlizin inkişafından;
- “Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi”nin qurulmasından;
- Böyük İpək yolu çərçivəsində tranzit yüklərin cəlb edilməsindən;
- Logistika və ticarət infrastrukturunun əhəmiyyətli dərəcədə təkmilləşdirilməsi və tənzimləyici stimullar sayəsində regionda bu sahə üzrə Azərbaycanın daha cəlbedici qovşaq olmasından;

- Azərbaycanın Rəqəmsal Ticarət Qovşağı və TASİM layihələri və s. ilə əlaqəli Böyük İpək yolunun rəqəmsallaşdırılmasından;
- müxtəlif nəqliyyat sahələri arasındakı əlaqələrin koordinasiya edilməsindən;
- yük və sənəyin daşımaları üzrə beynəlxalq və daxili tariflər sahəsində uyğunlaşdırılmış siyasətdən;
- çoxmodallı (birləşmiş) daşımaların təşkil olunması üzrə uyğunlaşdırılmış fəaliyyət proqramının işlənilməsi və hazırlanmasından və s. ibarətdir.

Prezident İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə ötən 16 ildə neftdən gələn gəlirlərin də bir qismini cəlb etməklə, ilk növbədə, ölkəni xarici aləmlə bağlayan əksər avtomobil və dəmir yolları, hava və su nəqliyyatı infrastrukturaları, quru, hava və su nəqliyyatına aid kommunikasiyalar, rabitə-informasiya texnologiyaları modernləşdirilmiş, yenidən qurulmuş, yaxud hazırda qurulur.

Azərbaycan beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevrilib

“Şərqi-Qərb”, “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizləri və Azərbaycanın geoiqtisadi maraqları

Əvvəli 1-ci səh.

Azərbaycanın üç telekomunikasiya peyki - “Azerspace-1”, “Azersky” və “Azerspace-2” orbitə çıxarılmış, Xəzər dənizinin dibi ilə Avropanı Asiya ilə birləşdirəcək kommunikasiya vasitələrinin çəkilişinə start verilmişdir. Azərbaycan regional və beynəlxalq nəqliyyat-kommunikasiya layihələrinin dəstəklənməsi istiqamətində həyata keçirdiyi ardıcıl və məqsədyönlü siyasət ölkəmizi qısa müddətdə Avrasiyanın əsas nəqliyyat-kommunikasiya qovşaqlarından birinə çevirmişdir.

XX əsrin son onilliyində Avropa İttifaqının maliyyə yardımı, Azərbaycan, Türkiyə və Gürcüstanın xüsusi səyi ilə reallaşdırılan “İpək Yolu” (TRASEKA) layihəsinə əlavə dəstək olaraq, Azərbaycanın təşəbbüsü-liderliyi ilə inşa olunan və 2017-ci il oktyabrın 30-da istismara buraxılan Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu Trans-Avropa-Asiya dəmir yolları şəbəkələrini birləşdirmiş, bununla da qədim İpək yolunun polad magistrallar üzərində bərpası işi başa çatdırılmışdır.

Məlumdur ki, TRASEKA layihəsinin də əsas təşəbbüskarlarından biri Ümummilli Lider Heydər Əliyev olmuşdur. Məhz onun təşəbbüsü ilə 1998-ci il sentyabrın 7-8-də Bakı şəhərində 9 ölkənin (Azərbaycan, Türkiyə, Gürcüstan, Ukrayna, Moldova, Rumıniya, Bolqarıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan) dövlət başçılarından, 13 beynəlxalq təşkilatın və 32 dövlətin nümayəndə heyətlərinin iştirakı ilə tarixi İpək yolunun bərpasına həsr olunmuş beynəlxalq konfrans keçirilmiş və yekunda Avropa İttifaqının TRASEKA proqramı əsasında “Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında Bakı Bəyannaməsi və Çoxtərəfli Saziş” imzalanmış, TRASEKA-nın Daimi Katibliyinin Bakı şəhərində yerləşdirilməsi qərara alınmışdır. Həmin dövrdə bəzi regional və beynəlxalq dairələrin əsasız qışqıncılığına baxmayaraq, TRASEKA layihəsinin qədim İpək yolu üzərində yənidən qurularaq əksər region ölkələri üçün çox böyük əhəmiyyət kəsb etməsi sübuta yetirilmişdir. Bu layihənin çəbəcilliyi, ilk növbədə, onunla ölçüldü ki, o, eyni zamanda, Rusiyanın, Mərkəzi Asiya ölkələrinin - Türkmənistan, Qazaxıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan və Tacikistanın, həmçinin Əfqanıstanın daha əlverişli dəhliz vasitəsilə Avropa və dünya bazarlarına, o cümlədən geriyə çıxışını asanlaşdırırdı, onların ticarət əlaqələrinin, iqtisadiyyatlarının inkişafına, dünya iqtisadiyyatı ilə inteqrasiyasına mühüm şərait yaradırdı.

TRASEKA layihəsi işə düşəndən, xüsusən BTQ istifadəyə verildəndən sonra Çindən başlayaraq Orta Asiyaya, Cənubi Qafqaza, sonra da Türkiyə vasitəsilə Avropaya, o cümlədən geriyə daşınan yüklərin çatdırılmasını müddəti dəniz daşımalarına nisbətən iki dəfədən çox qısalmışdır. Mütəxəssislərin fikrinə görə, bu dəhliz hazırda Avropanı Asiya ilə birləşdirən ən əlverişli, qısa və təhlükəsiz nəqliyyat dəhlizi hesab olunur. Onun vasitəsilə son illərdə daşınan malların həcmi bir neçə dəfə artmış və BTQ qitələri bağlayan ən əlverişli nəqliyyat körpüsü rolunu oynamağa başlamışdır.

Əsas qayəsi regionda və dünyada iqtisadi əlaqələrə, rifaha, sülhə, sabitlik və təhlükəsizliyə xidmət etməkdən ibarət olan BTQ vasitəsilə birinci mərhələdə 5 milyon ton, ikinci mərhələdə 17 milyon ton, ondan sonra isə daha böyük həcmdə yüklərin daşınması nəzərdə tutulur. Prezident İlham Əliyevin tapşırığına uyğun olaraq, Bakının Qaradağ rayonunun Ələt qəsəbəsində inşa olunan Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, bu ərazidə yaradılan Azad Ticarət Zonası və s. mühüm infrastruktur layihələri Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevrilməsində xüsusi rol oynamışdır. Azad Ticarət Zonası yaxın gələcəkdə beynəlxalq yükdaşıma və Avropa-Asiya logistika zəncirlərində aparıcı rol oynamaqla yanaşı, həm də yerli istehsalın təşviqi, “Made in Azerbaijan” brendinin dün-



ya üzrə tanınmasına müstəsna xidmət göstərəcəkdir. Azad Ticarət Zonasının regional miqyasda Cənubi Qafqaz, Mərkəzi Asiya, İran, Rusiya və Türkiyənin bir hissəsinin daxil olduğu və 130 milyon insanı əhatə edən bir bazara xidmət göstərməsi planlaşdırılır. Hazırda Azərbaycan Çinin təşəbbüsü ilə gerçəkləşən “İpək Yolu İqtisadi Kəməri” layihəsinin iştirakçısıdır. 2015-ci ilin dekabrında Prezident İlham Əliyevin Çinə dövlət səfəri çərçivəsində “İpək Yolu İqtisadi Kəməri”nin yaradılmasının birgə təşviq edilməsi barədə Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Çin Xalq Respublikası Hökuməti arasında qarşılıqlı anlaşma memorandumu imzalanıb.

BTQ layihəsinin ölkəmiz üçün digər geosiyasi üstünlüklərindən biri də ondan ibarətdir ki, Azərbaycan Gürcüstan ərazisindən keçməklə Türkiyə ilə birbaşa dəmir yolu əlaqəsinə sahib olur, bu da müvafiq surətdə qardaş dövlətlər arasındakı münasibətlərin daha da möhkəmlənməsinə xidmət edir. Digər məsələ bu layihənin yaxın gələcəkdə Naxçıvan Muxtar Respublikasına qədər uzadılmasıdır. Layihə çərçivəsində Qarsdan Naxçıvana ayrıca dəmir yolu xəttinin çəkilməsi nəzərdə tutulur ki, bu da muxtar respublikanın Ermənistanın blokadasından çıxarılmasına və onun nəqliyyat müstəqilliyinin təmin edilməsinə şərait yaradacaqdır.

Azərbaycanın üçüncü minilliyin əvvəlindən xüsusi maraq göstərdiyi, son illərdə fəal şəkildə qoşulduğu və bundan sonra funksionallığı ciddi şəkildə yüksələcək başqa bir transmilli nəqliyyat layihəsi “Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi” hesab olunur. Qeyd etmək istəyirəm ki, TRASEKA layihəsində olduğu kimi, Azərbaycan Respublikasının “Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi”nə qoşulması təşəbbüsü də Ümummilli Lider Heydər Əliyevə məxsusdur. Məhz onun razılığı əsasında 2001-ci ildən başlayaraq Azərbaycan Respublikasını təmsil edən nümayəndələr Rusiya və İranın müvafiq qurumları ilə bu istiqamətdə müzakirələrə qoşulmuşlar. 2004-cü il mayın 19-21-də Prezident İlham Əliyevin tapşırığı ilə Azərbaycan nümayəndə heyəti Moskva şəhərində keçirilən Rusiya və İran dəmir yolu rəhbərlərinin müşavirəsinə qatılmış və üçtərəfli razılığa müvafiq olaraq “Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi” üzrə Beynəlxalq Konsorsiumun yaradılmasında iştirak etmişdir. Sonrakı dövrdə hər üç ölkənin dəmir yollarına tranzit yük axınının cəlb edilməsi, birgə layihə-axtarış işlərinin görülməsi, ötməli işlərinin həyata keçirilməsi və birgə işlərin əlaqələndirilməsi istiqamətindəki fəaliyyəti təmin olunmuşdur. 2005-ci il iyulun 24-27-də Tehran şəhərində və 2005-ci il fevralın 9-da Bakıda “Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi”nin tikintisi, gələcək istismarı, beynəlxalq konsorsiumun yaradılması və maliyyələşdirilməsi üsulları, hər bir tərəfin tikintidə payı, qoyulacaq əsaslı vəsaitin qaytarılması yolları və digər məsələlər müzakirə edilmiş və razılığa gəlinmişdir.

Məlum olduğu kimi, Hindistan, Pakistan, İran, Azərbaycan, Rusiya və Şimali Avropa ölkələrini birləşdirəcək “Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi” haqqında ilk razılışma aktı Rusiya Federasiyası, İran İslam Respublikası və Hindistan arasında 2000-ci il sentyabrın 12-də Sankt-Peterburq şəhərində imzalanmışdır. Azərbaycan, qeyd edilirdi ki, bu sazişə, qeyd edilirdi ki, 2005-ci ildə qoşulmuşdur. Sonrakı illərdə, ümumilikdə,

13 dövlət bu sazişə imza atmış və müvafiq olaraq ratifikasiya etmişdir. Bunlar Azərbaycan, Belarus, Bolqarıstan, Ermənistan, Hindistan, İran, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Oman, Rusiya, Tacikistan, Türkiyə və Ukraynadır.

Mütəxəssislərin fikrinə görə, “Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi”nin əsas məqsədi, ilk növbədə, cənubdan - Hindistandan başlayaraq Rusiyaya, Şimali və Qərbi Avropaya, eləcə də Körfəz ölkələrinə daşınan yüklərin çatdırılma müddətini azaltmaq, daşıma qiymətlərini ucuzlaşdırmaq və dəhlizin funksionallığını artırmaqdan ibarətdir. Dəhliz bir neçə əsas istiqamət: Hindistan-Rusiya-Qafqaz-Körfəz ölkələri; Mərkəzi Asiya-Körfəz ölkələri; Xəzər dənizi-İran İslam Respublikası-Körfəz ölkələri və s. üzrə yükdaşıma fəaliyyətini nəzərdə tutur. Bu istiqamətlər içərisində Azərbaycan üçün ən maraqlı istiqamət yüklərin gəmilərlə Hindistanın Mumbay limanından İranın Bəndər-Abbas limanına gətirilməsi, sonra qatar və avtomobillərlə İranın mövcud dəmir və avtomobil yolları ilə Qəzvin-Rəşt-Astara (İran)-Astara (Azərbaycan) dəmir və avtomobil yollarına ötürülməsi və buradan da Azərbaycan vasitəsilə Rusiyaya, Şimali Avropa ölkələrinə və s. çatdırılmasıdır. Hazırkı marşrut üzrə (Süveyş kanalı) malların çatdırılma vaxtı 45-60 gündür, “Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi” vasitəsilə isə bu müddətin 14-20 gün olması gözlənilir.

Azərbaycan hökuməti “Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”nə uyğun olaraq, sonrakı müddətdə “Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi”nin yaradılması prosesində fəal rol oynamış, ölkənin hər iki transkontinental dəhlizin kəsişməsində, Avrasiya coğrafiyasının mərkəzində mühüm nəqliyyat-logistika qovşağına çevrilməsinə nail ola bilmişdir. Dəhlizin Azərbaycan ərazisindən keçən hissəsində yaxın müddətdə gözlənilən yük daşımalarının həcmi təxminən *birinci mərhələdə - 3 milyon ton, ikinci mərhələdə - 5-8 milyon ton və üçüncü mərhələdə - 15 milyon ton nəzərdə tutulur ki, buna nail olmaq istiqamətində də ciddi addımlar atılır.* Hazırda mövcud nəqliyyat dəhlizinin reallaşması üzrə işlər çox intensiv şəkildə gedir və Azərbaycan hissəsində proses artıq son mərhələyə qədəm qoymuşdur. Astara (AR)-Astara (İİR) dəmir yolu xəttinin Astaraçay üzərindəki körpüyə qədər olan 8,3 kilometr yeni yolun, Astaraçay üzərindəki körpü və İran ərazisindəki 1,4 kilometr yolun tikintisi tamamlanmışdır. Bu dəhlizin Qəzvin-Rəşt (175 km) hissəsinin tikintisi ilə bağlı İran tərəfi ilə danışıqlar aparılır və işlər başlanmaq üzrədir. Azərbaycan bu dəmir yolunun tikintisinin maliyyələşdirilməsində də iştirak edir. Rəsmi Bakı İran tərəfinə bəhs olunan dəmir yolunun tikintisi və avadanlıqla təchiz olunması layihəsi üzrə 500 milyon dollar dəyərində kredit ayırmayı nəzərdə tutub. Digər bir istiqamət - Şimali istiqaməti üzrə, Samur çayı üzərindən Zəmur (Azərbaycan)-Yaraq Qazmalar (Rusiya) avtomobil körpüsünün inşası və dəmir yolu xətlərinin genişləndirilməsi ətrafında iş gedir. Dəhlizin önəmli hissəsi olan Azərbaycan-Rusiya sərhəddən Azərbaycan-İran sərhədinə qədər dəmir yolu istismara tam hazır vəziyyətdə getirilib.

Azərbaycan “Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi” layihəsinə qoşulmaqla, ilk növbədə, özünü həm Rusiya, həm də İranla quru sərhədinin əlverişli coğrafi xarakte-

ristikasından səmərəli istifadə edərək üçtərəfli regional əməkdaşlığı inkişaf etdirmək və mövcud şəraitdən bəhrələnməyə yeni-yeni dividendlər əldə etmək istəyir. Bundan başqa, Azərbaycan gələcəkdə bu istiqamətdə qonşu Gürcüstanın ərazisini və kommunikasiyalarını da işə salmaqla “Şimal-Cənub” və “Şərqi-Qərb” nəqliyyat dəhlizlərinin inteqrasiyasını sürətləndirməyi nəzərdə tutur. Bu sahədə ən önəmli rol, ilk növbədə, BTQ, Bakıdan Gürcüstandan keçməklə Türkiyəyə qədər uzanan avtomobil yolları, Xəzər dənizində və Qara dənizdə Azərbaycanın inşa etdiyi limanlar, o cümlədən Türkiyə və Gürcüstan ərazisindəki dəniz və dəmir yolu limanları oynayacaqdır. Dəhlizin yaradacağı imkanlardan Azərbaycanla yanaşı, Rusiya, İran, Gürcüstan, Türkiyə, Avropa ölkələri, Çin, Qazaxıstan və digər Orta Asiya respublikaları da istifadə edə bilərlər.

Bundan başqa, xüsusi qeyd edilməlidir ki, “Şimal-Cənub” dəhlizi layihəsi Azərbaycan Respublikası, İran İslam Respublikası və Rusiya Federasiyası ərazisində dəmir yolu əlaqələrinin, həmçinin bu ölkələrin tranzit və iqtisadi potensialının gücləndirilməsinə xidmət edəcək, beynəlxalq yüklərin bu istiqamətə daha çox miqdarda axınına təkan verəcək. Azərbaycanın bu dəhlizdən gözləntiləri xüsusən çoxdur. “Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi” Şimali Avropanı Cənub-Şərqi Asiya ilə birləşdirir. Proqnozlar göstərir ki, tam gücü ilə fəaliyyət göstərəcəyi təqdirdə bu dəhliz Avropa ölkələrinin, Rusiyanın, Orta Asiya və Qafqaz regionlarının Körfəz ölkələrinə və Hindistana çıxışına, Xəzəryanı ölkələrin Qara dəniz limanları ilə ticarət əlaqələrinin intensivləşdirilməsinə şərait yaradacaqdır. Həmin dəhliz Avropa-Cənubi Asiya və Yaxın Şərqi arasında dəmir yolu daşımalarını, müvafiq olaraq dəmir yolunun istər yerli, istərsə də tranzit daşımalarından əldə etdiyi gəlirləri artırmağa imkan verəcəkdir.

Son dövrlərdə “Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi” layihəsinin keçəcəyi regiondakı fərqli qütblər arasındakı geosiyasi rəqabətin daha da kəskinləşməsi fonunda, Azərbaycan həm özünün multikultural və sabit ictimai-siyasi cəmiyyət həyatı ilə, həm də yürütdüyü balanslı xarici siyasət və tərəfdaşlıq kursu ilə xüsusi iqtisadi-siyasi dividendlər qazanmağı hədəfləyir. Bu hədəflərin ən mühümü, iqtisadi sahədə fəaliyyətin şaxələndirilməsi, post neft dövründə ölkəmiz üçün qeyri-neft sahəsindəki fəaliyyətdən əlavə gəlir mənbəyi əldə etməkdirsə, siyasi və geosiyasi sahədə regionda müstəqil siyasət yürüdəndə dövlət imicini qorumaq, regionda və dünyada bir-birinin daxili işlərinə qarışmamaq prinsipi-nə, təhlükəsizlik sahəsində hamılıqla beynəlxalq hüquq normalarına əməl etmək və s. ibarətdir.

Azərbaycan “Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi”nin xüsusi əhəmiyyətini nəzərə alaraq, son dövrdə İran və Rusiya istiqamətində yeni kommunikasiyaların yaradılmasına xeyli investisiya yatırmışdır ki, bu da ölkənin beynəlxalq aləmdəki etibarlı tərəfdaş imicini gücləndirmişdir. Bundan əvvəl, ölkəmizin liderliyi ilə BTQ-nin və Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının tikilib istifadəyə verilməsi, bu məkanada azad iqtisadi zonanın yaradılması, Azərbaycanı bir tərəfdən Mərkəzi Asiyayı Qərblə (Türkiyə və Avropa İttifaqı), digər tərəfdən Cənubi Asiyayı (İran və Hindistan) Şimala birləşdirən nəqliyyat qovşağının mərkəzinə çevirmişdir. Hazırda beynəlxalq siyasi arenada baş verən gerginliklər “Şimal-Cənub” layihəsinin reallaşması işini bir qədər gecikdirsə də, bu problemin Azərbaycanla bağlı olmadığını Azərbaycan Respublikası öz öhdəsinə düşən bütün infrastruktur layihələrini uğurla həyata keçirmiş və istismara qəbul etmişdir.

Əli HƏSƏNOV,
Azərbaycan Respublikası
Prezidentinin İctimai-siyasi
məsələlər üzrə köməkçisi,
tarix elmləri doktoru,
professor