

20-26 iyul 2023-cü il

İpək yolu yeni minilliyə gedən yoldur

Ümummilli Lider Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə 1998-ci il sentyabrın 7-8-də Bakı şəhərində 9 ölkənin (Azərbaycan, Türkiyə, Gürcüstan, Ukrayna, Moldova, Rumıniya, Bolqarıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan) dövlət başçısı, 13 beynəlxalq təşkilat və 32 dövlətin nümayəndə heyətinin iştirakı ilə tarixi İpək yolunun bərpasına həsr olunmuş beynəlxalq konfrans keçirilib. Bu konfransın yekununda Avropa İttifaqının TRASEKA proqramı əsasında "Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Saziş" imzalanıb və Bakı Bəyannaməsi qəbul edilib.

Əsas Çoxtərəfli Sazişin müddəalarına uyğun olaraq, TRASEKA Hökumətlərə-rası Komissiyasının Daimi Katibliyinin Bakı şəhərində yerləşdirilməsi qərara alınıb və 2001-ci il fevralın 21-də rəsmi açılışı olub. Beləliklə, Azərbaycan tarixi İpək yolunun bərpa edilməsinə öz töhfəsini verməklə, əsas inkişaf trayektoriyalarının müəyyənləşdirilməsində mühüm rol oynayıb.

Mövzu ilə bağlı qonağımız TRASEKA proqramının əsası təşkil edən ilk beynəlxalq sənədlərin hazırlanmasında iştirak etmiş, məşhur iqtisadçı-alim, Beynəlxalq İqtisadçılar İttifaqının üzvü, akademik Ziyad Səmədzadədir.

- Ziyad müəllim, TRASEKA proqramı Azərbaycan üçün hansı əhəmiyyətə malikdir?

- TRASEKA proqramı bir çox ölkələrin, o cümlədən bizim respublikamızın da maraqlarına toxunur. Əlbəttə, Azərbaycan üçün onun çox böyük əhəmiyyəti vardır. Ölkəmizin əlverişli nəqliyyat şəraitindən, coğrafi mövqeyindən daha səmərəli istifadə etmək üçün real imkanlar yaranır. Məlumdur ki, bu yaxınlara qədər respublikanın başlıca nəqliyyat dəhlizi şimal istiqamətində dəmir yolu olubdur. İqtisadi-ticarət əlaqələrinin xeyli hissəsi məhz bu nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə həyata keçirilirdi.

Sovet İttifaqının dağılmasına qədər respublikanın yük dövriyyəsinin 90 faizə qədər SSRİ regionlarının, xüsusilə Rusiyanın payına düşürdü. Müstəqillik əldə etdikdən sonra Azərbaycan sərbəst olaraq özünü partnyorlar seçib, xarici iqtisadi siyasətini formalaşdırırdı. Bu gün respublikanın coğrafi əlaqələrinin strategiyası və strukturu kəskin dəyişib, bu struktura Yaxın Şərqi, Asiyalı, Avropanın xüsusi çəkisi artıb. Azərbaycan əlverişli iqtisadi şəraitdən, güclü nəqliyyat amilindən istifadə edərək, öz iqtisadiyyatının strukturunu yaxşılaşdırmaq, onun səmərəliliyini artırmaq üçün real imkanlar əldə edibdir.

Əlbəttə, yeni nəqliyyat istiqamətinin Azərbaycan üçün əhəmiyyəti təkcə bununla müəyyən edilmir. İri nəqliyyat dəhlizinin mərkəzində yerləşən respublikamız öz ərazisindən keçən yüklərin daşınmasından böyük gəlir əldə edəcək. Burada ölçülər, həqiqətən, çox böyükdür. Biz son 20 ildə bu dəhlizin iştirakçıları olacaq Asiya və Avropa ölkələrindən gələn yük axınlarını təhlil etmişik. Hətta ən cüzi hesablamalara görə, yüklərin yarısı belə Azərbaycan ərazisindən daşınarsa, bu, hər il azı bir neçə yüz milyon dollar deməkdir.

- Azərbaycanın nəqliyyat sistemi bu cür son dərəcə yüksək ağırlığa davam gətirməyə qadirdirmi?

- Sual yerində verilib. Bu cür geniş vəzifə



respublikanın nəqliyyat sisteminin tam yenidən qurulması, daha dəqiq desək, təzələnməsi sayəsində həyata keçirilə bilər. Hələ 1993-cü ilin mayında ciddi hazırlıqdan sonra Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin koordinasiyası və inkişafı üzrə Brüssel konfransında iştirak edərək bizim nümayəndə heyəti Bakı Limanının, dəmir yolunun, Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin respublikanın əsas avtomagistrallarının yenidən qurulması tədbirlərinin planını Avropa Birliyinin müzakirəsinə təqdim edibdi. Deməliyəm ki, bizim nümayəndə heyətinin üzvləri yüksək peşəkarlıq səviyyəsində iş sənədləri hazırlayıb, nəqliyyat sisteminə islahatlar aparılmasının konkret aspektlərinə, TRASEKA proqramının hazırlanmasında Azərbaycanın iştirakına dair məruzələr edib, məlumatlar veriblər.

- TRASEKA proqramının hazırlanmasına nə vaxtdan başlanılıb?

- Proqramın hazırlanmasının başlanma tarixini konkret deyə bilmərəm. Lakin burada bir şey aydındır: onun hazırlanmasının ilk addımlarından - söhbət hər şeydən əvvəl, tarixi İpək yolunun dirçəldilməsindən gedir - yəni XX əsrin son onilliyindən yeni yanaşmalar, yeni strategiya tələb olunur, çoxsaylı elmi-texniki xarakterli amillərin, ən başlıcası isə geosiyasi amilin nəzərə alınması zərurəti yaranır.

Mən dərinləndirirəm ki, avropalılar, Avropa Birliyi, beynəlxalq maliyyə təşkilatları bu proqramı çoxdan hazırlayıblar. 1993-cü ildə yalnız işçi müşavirə keçirilibdir. Buna qədər Bakıya onlarca ekspert gəlib, bizim onlarla görüşlərimiz və söhbətlərimiz olubdur. Brüsseldəki müşavirə olduqca mötəbər idi. Həm də bu yalnız Sovet İttifaqının dağılmasından sonra mümkün ola bilərdi.

- Nəyə görə?

raq, yüksək buraxılış qabiliyyəti olan etibarlı nəqliyyat yollarının inkişafının zəruriliyini qeyd edirlər. Bəyannamədə həmçinin nümayəndə ölkələrin nəqliyyat sistemlərinin və bununla əlaqədar regional əsasda ticarət xidmətlərinin inkişafı sahəsində əməkdaşlığın istiqamətləri barədə, Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin fəaliyyət göstərdiyi, ərazisindən keçdiyi yeni müstəqil dövlətlərə AB-nin məsləhət, tədris, məlumat, texniki yardımının xarakteri və istiqamətləri barədə arzulər öz ifadəsini tapıbdır. Hazırda nəqliyyat sisteminə pozitiv dəyişikliklər baş verir. Onu xüsusilə qeyd etmək istərdim ki, son dərəcə çətin şəraitə, maliyyə məhdudiyyətlərinə baxmayaraq, nəqliyyat işçiləri maneələri aradan qaldıra bilməşlər və bu gün bütövlükdə nəqliyyat kompleks normal fəaliyyət göstərir.

- Daha hansı Asiya dövlətləri bu nəqliyyat dəhlizinin əsaslandırılmasında hazırlanmasında iştirak etmişlər?

- İsgüzar müşavirədə Pakistanın, Monqolustanın və Çinin nümayəndələri var idi. Mən bu dəhlizin məqsədyönlüyyəinə dair onların konkret hesablamalarını xüsusilə qeyd etmək istərdim. Belə ki, Çin mütəxəssislərinin məlumatlarına görə, bu dəhlizin işə düşməsi daşınmaların məsafəsini kəskin azaldır. Məsələn, Çin Lyanyunqan limanından Sinqapur və Suveyş kanalı vasitəsilə Rotterdam limanına qədər dəniz daşımının uzunluğu 19,8 min km, Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizi ilə isə 11 min km-dir, yəni 8 min km azdır. Demək artıqdır ki, bu nə qədər böyük qazanc vəd edən göstəricidir.

Dəhliz ilə şimala gedərək Şimali Avropaya, qərbə gedərək Şərqi və Qərbi Asiyaya, Şimali Afrikaya çatmaq olar. İki qitədən keçən dəhliz Sakit və Atlantik okeanlarını birləşdirir. Göründüyü kimi, bu proqramın reallaşmasında Çinin maraqlı olmasının xeyrinə qənaətbəxş əsaslar vardır. Bildiyiniz kimi, son illər ərzində Azərbaycan-Çin münasibətləri sürətlə inkişaf edir, qarşılıqlı surətdə faydalı əməkdaşlıq üçün möhkəm təməl qoyulubdur. Təbii ki, bu dəhlizin fəaliyyəti bizim iqtisadi əlaqələrimizin intensivliyinə kömək edəcəkdir. Bu deyilənləri cəsarətlə Asiyaya digər ölkələrinə də aid etmək olar.

- Siz Bakıda çox mötəbər sammitin keçirilməsini necə qiymətləndirirsiniz?

- Son dərəcə yüksək. Bu, tarixi forumdur. Əhəmiyyətinə, sosial-iqtisadi nəticələrinə görə bu sammiti dünya inkişafının qlobal problemlərinə həsr edilmiş ən iri dünya forumları ilə müqayisə etmək olar. Və Ulu Öndərimiz Heydər Əliyevin

çox böyük xidməti vardır. Hər bir ölkənin, hər bir xalqın, hətta bütöv bir qitənin tarixi inkişafında elə məsələlər olur ki, onların həlli əsrlərlə tələpəyə kömək edir, mahiyyət etibarilə inkişafın daimi amili, həmişəlik gəlir, sabit məşğulluq mənbəyi, inteqrasiya proseslərinin dərinləşməsinin mühüm vasitəsi olur.

Nəzərə almaq lazımdır ki, TRASEKA qlobal strateji proqramdır, ona görə də onun dərinləndirilməsi, elmi əsaslandırılması yalnız bir ölkənin vəzifəsi deyil. Proqramda bir çox ölkələrin milli dövlət maraqları və dünya iqtisadi inkişafının maraqları birləşir. Yalnız uzağı görməyən adamlar, yalnız vətənpərvərlik hissindən məhrum adamlar bu sammitin əhəmiyyətini lazımcına qiymətləndirməyə bilərlər.

Hələ bir neçə il bundan əvvəl AB-nin tövsiyələrinə əsasən bu dəhlizin buraxılış qabiliyyətini müəyyənləşdirmək üçün işçi qrup yaradaraq, Qafqazın, Orta Asiyanın və Qazaxıstanın yük axınları haqqında məlumatları təhlil edərək, mən dərinləndirirdim ki, əgər bu proqnozların hətta kiçik bir hissəsi həyata keçirilərsə, respublikamız külli miqdarda qazanc əldə edə bilər.

- Siz bu dəhlizin Azərbaycan və digər ölkələr üçün əhəmiyyətindən danışdınız. Bəs Avropa Birliyinin marağı nədəndir?

- AB-nin görkəmli rəhbərlərindən biri olan Leon Britten hələ 1993-cü ildə Brüsseldəki müşavirədə çıxışında demişdir: "Mən inanıram ki, bir tərəfdən Orta Asiya və Qafqaz ölkələri, digər tərəfdən Qərbi Avropa ölkələri arasında uzunmüddətli kommersiya əlaqələri və ticarət geniş mənada hamı üçün - həm Orta Asiya, Qafqaz, həm də Avropanın sakinləri üçün böyük əhəmiyyətə malikdir. Ticarətin yeni strukturunun yaradıldığı indiki dövrdə Qərbi Avropa mövcud kommersiya əlaqələrinin təzələnməsində və yenilərinin yaradılmasında son dərəcə maraqlıdır. Aydın ki, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin işə düşməsi və fəaliyyəti ilə mineral-xammal resurslarının zəngin olduğu böyük bir ərazidə Qərbi Avropanın təsiri güclənəcək, iqtisadi artımın və məşğulluğun yeni mənbələri yaranacaq, nəqliyyat xərcləri azalacaq və s."

- Bəs Rusiyanın mövqeyi necədir?

- Mən Rusiyanın rəsmi mövqeyini bilmirəm. 1993-cü ildə Brüsseldəki işçi müşavirədə rus ekspertləri, mütəxəssisləri iştirak etməyiblər. Bu cür məsələlərdə mənafele problemi böyük əhəmiyyətə malikdir. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi, hər şeydən əvvəl bu regionun ölkələrinin nəqliyyat xidmətlərinin beynəlxalq standartlar əsasında formalaşmasını nəzərdə tutur. Yəni yüklər Rusiyadan yan ötürək, Qafqazın, Orta Asiyanın, Qazaxıstanın ərazilərindən keçəcəkdir. Yalnız salmaq istəyirəm ki, hələ bir neçə il bundan əvvəl TRASEKA proqramı haqqında məlumat ortaya çıxanda Rusiyanın rəsmi dairələrində yeni alternativ yollar, onların müqayisəli səmərəliliyi barədə söhbətlər başlanmışdır. Elm böyük qüvvədir. Nüfuzlu ekspertlərin, elmi mərkəzlərin hesablamalarına görə, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi daha səmərəli, rahat, əlverişli və perspektivlidir.

(davamı gələn sayımızda)