Azərbaycan yaxın gələcəkdə tranzit mərkəzə çevriləcək

Hər bir ölkənin geosiyasi və geoiqtisadi mövqelərinin gücü onun nəqliyyat sisteminin inkişafından da asılıdır. Bu mənada dəmir yolu nəqliyyatının rolu mühüm önəm daşıyır. Başqa sözlə, milli iqtisadiyyatların qarşılıqlı asılılığının getdikcə artdığı, regionlararası və qitələrarası mal dövriyyəsi səviyyəsinin tədricən yüksəldiyi bir dövrdə dəmir yolu nəqliyyatı dövlətlərin inkişafının təkanverici elementinə çevrilməklə, xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Məhz elə buna görə də Azərbaycanda dəmir yolu sisteminin tərəqqisinin daim diqqət mərkəzində saxlanılması prioritet məsələlərdən biridir. Yeni Azərbaycan Partiyasının "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC üzrə ərazi ilk partiya təşkilatının sədri Xeyrulla Hümbətov bununla bağlı dedi:

– Azərbaycanın mühüm geosiyasi və geoiqtisadi üstünlüklərindən biri də onun Avropa ilə Asiyanı birləşdirən unikal nəqliyyat-kommunikasiya imkanlarına malik olmasından ibarətdir. Son dövrlərdə respublikamızın mühüm tranzit və loqistika mərkəzinə çevrilməsini təmin edəcək nəhəng layihələr həyata keçirilir. Bu, Azərbaycanın beynəlxalq ticarətdə rolunun əhəmiyyətli dərəcədə artmasını və beynəlxalq aləmdə mövqelərinin daha da möhkəmlənməsini şərtləndirir.

Dünya iqtisadiyyatlarında gedən inteqrasiya prosesi, ölkələrarası geoiqtisadi və geosiyasi birliklərin yaradılması ayrı-ayrı dövlətlərin, həmçinin, Azərbaycan dəmir yolu nəqliyyatı qarşısında yeni vəzifələr qoyur. Həmin vəzifələrin öhdəsindən layiqincə gəlmək üçün Azərbaycan dövləti önəmli addımlar atır. Xatırlatmaq yerinə düşər ki, Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu layihəsinin reallaşdırılmasının əsas təşəbbüskarı da məhz Azərbaycan dövlətidir. Bu, həm də onu göstərir ki, ölkəmizin dünyanın mühüm tranzit və loqistika mərkəzinə çevrilməsi üçün Azərbaycan məsuliyyətli bir dönəm yaşayır. Regionun nəqliyyat xəritəsini bütövlükdə yeniləmək məqsədi daşıyan BTQ dəmir yolu layihəsinin gerçəkləşdirilməsi Azərbaycana əhəmiyyətli iqtisadi dividentlər gətirməklə yanaşı, həm də böyük siyasi məna kəsb edir. Bu və digər reallıqlar hazırda ölkəmizin dəmir yolu sisteminin müasir standartlara uyğunlaşdırılması zərurətini daha da gücləndirib. Burada bir mühüm məqamı da xüsusi vurğulamaq istərdim. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyevin ölkədə bütün sahələrdə ən yüksək inkişafın təmin olunmasına xüsusi diqqət yetirməsi dəmir yolu sistemində də uğurlu perspektivlərdən xəbər verir. "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin rəhbərliyində həyata keçirilən dəyişiklik də bir daha göstərdi ki, cənab İlham Əliyev tərəfindən qarşıya qoyulan əsas vəzifələrdən biri dəmir yolu sistemini ölkə iqtisadiyyatının inkişafının lokomotivinə çevirməkdir. Cavid Qurbanov "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-yə rəhbər təyin olunandan elə də uzun müddət keçməyib. Ancaq qısa zaman ərzində bu sahədə çox böyük işlər görülüb. Söhbət əsnasında diqqəti bu işlərin bir qisminə yönəltmək istərdim. Əvvəla deyim ki, Azərbaycan elə bir nöqtədə yerləşir ki, Avropa ilə Asiyanı birləşdirir və Çinin də buradan yükləri gedir. Son hadisələrdən sonra Ukraynanın yüklərinin Azərbaycan vasitəsilə daşınması, Türkiyə-Rusiya arasında münasibətlərin gərginləşməsi nəticəsində Türkiyədən böyük yük maşınlarının respublika ərazisindən buraxılması onu göstərir ki, Azərbaycanın yükdaşımalar üçün ən uğurlu mərkəz olmasına maraq çoxalıb. Digər tərəfdən, Azərbaycanda dinamik iqtisadi layihələr reallaşdırılır və dəmir yolu sahəsində dirçəliş də bu islahatların tərkib hissəsidir. Həmin layihələrin nəticələri ola bilsin ki, indi nəzərə çarpmasın. Ancaq bir ildən, il yarımdan sonra cəmiyyətimiz öz həyatında bu islahatların nəticələrini hiss etməyə başlayacaq.

Son vaxtlar dəmir yolunda infrastrukturun yenilənməsi, xidmət səviyyəsinin daha da yüksəldilməsi istiqamətində bütün qüvvələr səfərbər olunub. Bakı-Sumqayıt-Bakı marşrutu boyu infrastrukturun yenilənməsi görülən işlərin əsas tərkib hissəsindən biridir. Hazırda Biləcəri və Xırdalan stansiyalarında platformaların tikintisi və turniketlərin quraşdırılması davam edir.

Biləcəri vağzalında tək istiqamətdə (Sumqayıta gedən istiqamətdə) 250 metr uzunluğunda, cüt istiqamətdə (Sumqayıtdan gələn istiqamətdə) isə 140 metr uzunluğunda platformanın beton işləri başa çatıb. Turniketin quraşdırılması davam edir. Xırdalan stansiyasında da isə platformanın istinad divarları tikilib. Betonlama işi başa çatandan sonra turniketin quraşdırılmasına başlanacaq. İşlərin ilin sonuna kimi yekunlaşdırılması nəzərdə tutulur.

Paytaxtımızın giriş qapısı sayılan Bakı sərnişin stansiyasında müasir dövrün tələblərinə cavab verməsi üçün yenidənqurma işləri də sürətlə aparılır. Xatırladım ki, burada əsaslı təmir işlərinə ötən ilin mart ayında start verilib. Hazırda stansiyada tunellərin və beşinci platformanın tikintisi davam edir. Əsaslı təmir işlərinin bu ilin sonunadək yekunlaşdırılması gözlənilir. Vağzalın əsas binasının fasadı, memarlıq üslubunun saxlanması şərtilə, yenidən qurulur, bilet kassaları, saxlama kameraları, sərnişin platformaları müasir üslubda əsaslı təmir olunur, eskalatorlar yeniləri ilə əvəzlənir.

Dəmir yollarının yeniləşdirilməsi də diqqət mərkəzindədir. "Azərbaycan dəmir yolunun yenidən qurulması" layihəsinin 2-ci mərhələsinin icrası məqsədilə, "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti ilə Çexiya Respublikasının "MORAVIA STEEL" şirkətləri arasında bağlanan saziş əsasən, Bakı-Böyük Kəsik dəmir yolu sahəsində 600 kilometr hissənin maddi-texniki təchizatı və əsaslı təmirinə ötən ilin oktyabr ayından başlanılıb və burada işlər cədvəl üzrə aparılır.

Səhmdar Cəmiyyətdə mühüm önəm verilən məsələlərdən biri də elektrik qatarlarının yenilənməsidir. Son vaxtlar bu sahədə xeyli iş görülüb. Bu yaxınlarda isə "Stadler Rail Group" şirkətinin "Stadler Minsk" zavodunda istehsal olunan "KİSS" markalı daha iki ədəd ikimərtəbəli elektrik qatarı Bakı sərnişin stansiyasına gətirilib. Bu, artıq ölkəmizə gətirilən sayca beşinci qatardır.

"Stadler Rail Group" şirkətinin "Stadler Minsk" zavodunda istehsal olunan "KİSS" markalı elektrik qatarının birincisi 2015-ci ilin mayın 30-da, ikincisi mayın 31-də, üçüncüsü isə avqustun 20 -də Bakı sərnişin stansiyasına gətirilib. Hər biri 4 vaqondan ibarət olan elektrik qatarlarında sərnişinlərin yüksək keyfiyyətli ictimai nəqliyyata artan tələbatını ödəmək üçün hər cür şərait var. Qatarın ümumi sərnişin tutumu 919 nəfər, oturaq yerlərin sayı 396, bunun da 84-ü biznes-sinfinə aiddir. QSC-də gələcəkdə də sərnişinlərin tam komfortlu və təhlükəsiz şəraitdə mənzil başına çatdırılması istiqamətində görülən işlər davam etdiriləcək.

Hazırda dəmir yollarında əsaslı təmir prosesinin də sürətlə aparıldığını vurğulayan Xeyrulla müəllim söylədi:

– Yenidənqurma zamanı müasir texnologiyalara üstünlük verilir. Məsələn, kustar texnologiyalarla yeni tələbatları ödəmək artıq yetərli olmadığı üçün Səngəçal istehsalat bazası yenidən qurulur.

Bazanın yenidən qurulmasına bu ilin yanvar ayında başlanılıb. Bütövlükdə baza daxilində 7 kilometrdən artıq yol yenilənib. Bu isə onu göstərir ki, Səngəçal istehsalat bazasında ay ərzində 60-65 kilometr yol çərçivəsi tikib hazırlamaq mümkün olacaq.

Yeri gəlmişkən, QSC-nin daşımalarla bağlı fəaliyyətinə də toxunmaq istərdim. Qeyd edim ki, bir müddət bundan əvvəl İstanbulda keçirilən görüşdə Almaniyanın nəhəng beynəlxalq daşımaçılıq şirkəti olan və illik dövriyyəsi milyardlarla dollarla ölçülən "DHL"lə protokol imzalanıb. İlkin razılaşmaya əsasən, "DHL" tranzit yükləri Azərbaycan üzərindən Avropa, Asiya, Rusiya və başqa yerlərə daşıyacaq. Burada əsas məqsəd odur ki, bütün yüklər Bakıya toplansın və burdan paylansın.

Böyük İpək yolu Çini Avropa ilə birləşdirəcək. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti də bu ilin payızında istifadəyə veriləcək. Bu cür xətlər DHL kimi nüfuzlu daşımaçılıq şirkətlərini cəlb edir. Belə bir nəhəng beynəlxalq daşımaçılıq şirkətinin Çindən daşımaları Azərbaycan üzərindən həyata keçirməsinin ölkəmizin büdcəsinə böyük gəlirlər verəcəyi şübhəsizdir. Həmin şirkətlə protokol imzalanmasının böyük əhəmiyyəti var. Çin dünya iqtisadi nəhənglərindən biridir və faktiki olaraq dünyadakı bütün ölkələrə öz məhsullarını ixrac edir. Bəzi dövlətlərdən isə məhsullar alır. Çinlə Azərbaycan arasında iqtisadi-ticarət münasibətləri yüksək səviyyədədir. Azərbaycanın özünə idxal olunan Çin mallarının da daşınmasında həmin şirkətin xidmətindən istifadə edilə bilər. Bu da iqtisadi baxımdan Azərbaycanın xeyrinə olar. Ümumiyyətlə, Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi olması gündəmdədir. Burada əsas yerlərdən birini təbii ki, dəmir yolu nəqliyyatı tutacaq. Dövlət başçısı tərəfindən bu işə çox ciddi dəstək var. QSC rəhbərliyi bu işlərin həyata keçirilməsinə mühüm önəm verir. Belə ki, Ələt limanının istifadəyə verilməsi, orada xüsusi iqtisadi zonanın yaradılması barədə möhtərəm Prezidentimizin müvafiq fərmanı, İranla dəmir yolunun açılması, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin istifadəyə verilməsi və digər layihələrin gerçəkləşməsi Azərbaycanı tranzit mərkəzə çevirəcək.

Bu ilin sentyabr ayında Çindən gələn iki yük qatarı Azərbaycandan keçməklə Gürcüstanın Poti limanına yola salınacaq. Qatarlar Çin-Qazaxıstan sərhədindəki "Dostık" stansiyasından Aktau limanına, daha sonra Gürcüstanın Poti limanına kimi yükdaşıma həyata keçirəcək.

Gürcüstanın Poti limanında isə yüklər artıq istiqamətlərini müstəqil şəkildə dəyişəcək. Belə ki, onların bir qismi Baltikyanı ölkələrə göndərildiyi üçün "Viking train" marşrutu üzrə hərəkət edəcək. Qeyd edim ki, "Viking train" layihəsi 3 ölkə - Litva, Belarus və Ukraynanı əhatə etməklə 2003-cü ildə yaradılıb və yüklərin Baltik dənizi hövzəsindən Qara dəniz hövzəsinə daşınmasını nəzərdə tutur.

"Viking train" layihəsi Xəzər dənizi hövzəsinə çıxış əldə etməklə, bundan sonra həm Şərq istiqamətində (Orta Asiya və Çin), həm də Cənub istiqamətində (İran körfəzi və Hindistan) və əks istiqamətdə yüklərin daşınmasına imkan yaradacaq. Bu layihə Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi və onun bir hissəsi olan Astara-Rəşt-Qəzvin dəmir yolu xəttinin əhəmiyyətini artıracaq.

Müsahibimiz söhbət zamanı Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu layihəsinin son icra vəziyyətinə də toxundu:

– Tarixi İpək yolunun keçdiyi Azərbaycanın yerləşdiyi ərazi bütün dövrlərdə Avropa və Asiyanı, ən uzaq dövlətləri birləşdirən, strateji ticari-iqtisadi dəhlizlərin qovuşduğu məkanlardan biri olub. Müasir dövrdə ölkələr arasında əlaqələrin məzmunu yeni keyfiyyət dəyişikliklərinə məruz qalsa da, ticari və iqtisadi dəhlizlərin əhəmiyyəti öz aktuallığını yenə də qoruyub saxlayıb. Xüsusən qloballaşan dünyamızın yeni geoiqtisadi çağırışları kontekstində ölkəmizin bu sahədə rolu artaraq strateji əhəmiyyət kəsb edib.

Beynəlxalq standartlara uyğun tikilən bu dəmir yolu yüklərin və sərnişinlərin fasiləsiz, vaxtında və təhlükəsiz daşınmasını təmin edərək, daşımaların həcminin artmasına, tariflərin əhəmiyyətli dərəcədə azalmasına gətirib çıxaracaq, nəqliyyat infrastrukturunun geniş miqyasda inkişafına, nəqliyyat əlaqələrinin səmərəliliyinin artmasına, beynəlxalq bazarlara daha əlverişli çıxışın təmin olunmasına əlverişli şərait yaradacaq. BTQ dəmir yolu xəttinin istismara verilməsi ilə həm bərə, həm də konteyner-vaqon daşımaları daha da inkişaf edəcək. Bu isə beynəlxalq daşımalarda mühüm rol oynayır.

Bu tarixi layihənin həyata keçirilməsi yük və sərnişinlərin Avropa və Asiyaya çatdırılması ilə yanaşı, ixrac mallarının Azərbaycan ərazisindən tranzitinin artmasına, Xəzər hövzəsi regionunun Avropa ilə bilavasitə nəqliyyat əlaqələrinin qurulmasına, Avropaya inteqrasiya proseslərinin sürətlənməsinə, əmtəə və xidmətlərin nəqli yollarının diversifikasiyasına xidmət edəcək, Azərbaycanın və region dövlətlərinin xarici iqtisadi əlaqələrinin səmərəliliyini daha da yüksəldəcək. Beləliklə, BTQ dəmir yolu Avropa və Asiya ölkələri arasında yüklərin daşınmasında əvəzsiz rol oynamaqla bərabər, Azərbaycanın tranzit ölkə kimi əhəmiyyətini daha da artıracaq.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu bağlantısının hazırda Gürcüstan hissəsindən Türkiyə sərhədinə qədər olan hissədə yolun üst quruluşu işləri tamamlanıb, artıq dizel ilə işləyən lokomotivlər bütün yol boyunca maneəsiz hərəkət edə bilirlər.

Bağlantının Türkiyə hissəsində də tikinti işləri sürətləndirilib. Eyni zamanda, elektrik təchizatı, işarəvermə və rabitə işləri tez bir zamanda başa çatdırılacaq. Ümumiyyətlə, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti bu ilin sonunda istifadəyə veriləcək.

Xatırladaq ki, Bakı-Tbilisi-Qars marşrutu üzrə hərəkət edəcək qatarlar üçün Azərbaycan tərəfi "Stadler" şirkətinə 30 ədəd yataq tipli vaqon sifariş edib. Vaqonlar "standart", "komfort", "biznes" və "restoran" olmaqla dörd kateqoriyada istehsal olunur. Kateqoriyasından asılı olaraq vaqonlarda 10, 20 və 32 nəfərlik yer olacaq.

Bir sözlə, Şimaldan Cənuba və Qərbdən Şərqə doğru keçən strateji baxımdan mühüm əhəmiyyətli nəqliyyat qovşağının kəsişdiyi ərazidə yerləşən Azərbaycan vacib körpü rolunu oynamaqda davam edir. Bu kontekstdə Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin inkişafı da regional yük və sərnişin daşımaları baxımından əhəmiyyətlidir. Sözügedən dəhliz vasitəsilə Azərbaycan üzərindən yüklərin böyük əksəriyyətinin dəmir yolu ilə daşınması nəzərdə tutulur. Şimal-Cənub dəhlizinin Azərbaycan ərazisindən keçən avtomobil yollarının yenidən qurulması istiqamətində də irimiqyaslı işlərin həyata keçirilməsi bu beynəlxalq layihənin də istismara verilməsi müddətini yaxınlaşdırır. Bütün bunlarla bağlı demək olar, böyük nəqliyyat layihələrinin həyata keçirilməsi, dəmir yolu infrastrukturunun, yol-nəqliyyat, eyni zamanda, dəniz və hava nəqliyyatı sisteminin inkişafı və təkmilləşdirilməsi Azərbaycanın regionda nəqliyyat mərkəzi kimi rolunun güclənməsinə şərait yaradır. Ən əsası, nəqliyyat sahəsinin təkmilləşdirilməsi sayəsində tranzit potensialımızın inkişafı yükdaşımalardan əldə ediləcək gəlirlərin yüksəlməsinə, ticarətin inkişafına və turist axınının artmasına səbəb olacaq. Bunun isə milli iqtisadiyyatımızın daha da güclənməsinə və müstəqil xarici siyasət yürüdülməsinə müsbət təsir göstərəcəyi şübhə doğurmur.

Hazırda Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi üzrə işlər sürətlə aparılır. Burada ilin sonunadək birinci mərhələnin yekunlaşdırılması nəzərdə tutulur. Bu dəhlizlə bağlı onu da deyim ki, nəqliyyat sahəsində əməkdaşlıq Azərbaycan-İran əlaqələrinin vacib istiqamətlərindəndir. Bu baxımdan, Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin inkişaf etdirilməsi ölkələrimiz arasında əlaqələrin genişləndirilməsi, iqtisadi, ticarət və yükdaşımalar sahəsində əməkdaşlığın inkişafı baxımından əhəmiyyətlidir. Aprel ayında dəhlizin önəmli həlqələrinən olan Astara çayı üzərində dəmir yolu körpüsünün təməli qoyulub. Dəmir yolu körpüsünün eni 10 metr, uzunluğu isə 82 metr olacaq. 3 aşırımlı və 4 dayaqlı olmaqla layihələndirilən körpünün üzərində hər 2 istiqamətdə qatarların hərəkətinin təmin olunması məqsədilə iki xətt quraşdırılacaq. Dəmir yolu körpüsünün tikinti xərcləri Azərbaycan və İran tərəfindən bərabər paylarla ödəniləcək. Ümumiyyətlə, 2016-cı ilin sonunadək Astara çayı üzərində dəmir yolu körpüsünün və Astara stansiyasından sərhədədək 8,3 kilometrlik yolun, İran tərəfində 1,7 kilometrlik xəttin və yükaşırma terminalının tikintisinin yekunlaşdırılması nəzərdə tutulur.

Xeyrulla Hümbətov sonda bildirdi:

– Bu gün Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin digər hissələrinin tikintisi üzrə də danışıqlar aparılır. Belə ki, artıq Qəzvin-Rəşt dəmir yolu xəttinin tikintisinin böyük hissəsi yekunlaşıb. 164 kilometrlik Rəşt-Astara (İran) dəmir yolunun həyata keçirilməsi üzrə danışıqlar davam etdirilir. Bu məqsədlə Azərbaycan tərəfindən İşçi Qrupu yaradılıb. Qeyd edim ki, Şimal-Cənub dəhlizi Hindistan, İran körfəzi ölkələri, İran və Azərbaycandan keçməklə daha sonra Rusiya, Baltik dənizi hövzəsi ölkələri və Skandinaviya ölkələrinə qədər uzanır. Finlandiyanın dəhlizə qoşulması nəqliyyat dəhlizinin potensialını daha da gücləndirəcək.

Layihəyə 2000-ci il sentyabrın 12-də Sankt-Peterburq şəhərində Rusiya, İran və Hindistan arasında imzalanan razılaşma ilə start verilib. 2005-ci il sentyabrın 20-də layihəyə Azərbaycan da qoşulub. 2016-cı il aprelin 20-də isə Azərbaycanla İran sərhədində, Şimal-Cənub dəhlizi çərçivəsində dəmir yolu körpüsünün tikintisinə start verilib.

Söhbəti qələmə aldı:
Vaqif BAYRAMOV,
"Xalq qəzeti"