



(əvvəlki qəzetin 3 və 6 dekabr 2017-ci il tarixli saylarında)

İlk baxışdan Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolunun uzunluğu elə də böyük deyil, heç min kilometrə belə çatmır. Amma yaxın illərdə üzərindən 17 milyon ton yükün daşınacağı yolun özəlliyi ondadır ki, o, Xəzərin Qərb sahilini Türkiyənin şaxələnməmiş dəmir yolları şəbəkəsi ilə, daha sonra isə Avropanın dəmir yolları ilə birləşdirir. Bu yol həm də nəqliyyat dəhlizi kimi Sakit okeanın Qərb sahilində – Çində başa çatacaq. Avropa-Qafqaz-Asiya sürətli dəmir yolunun mühüm bir hissəsinə çevrilərək cəmi 10-15 günə böyük həcmdə yükləri kontinentin bir başından o biri başına çatdıracaq. Dəniz yolu ilə bu yüklər 40-45 günə daşınır.

Bir qədər irəli gedib, daha cəsarətli proqnoz vermiş olsaq, o zaman qeyd etməliyik ki, bu dəhliz Cənub-Şərqi Asiyadan bərə keçidi ilə Avstraliyaya və Okeaniya adalarına qədər uzanacaq. Çin Xalq Respublikasının (ÇXR) rəhbəri Si Cinpin özünün meqalayihəsi olan “Yeni İpək Yolu” məhz belə görür. Elə ona görə də buna qədər “Bir kəmə - bir yol” adlandırılan bu təşəbbüsü “sədr Sinin əsrin layihəsi” adlandırırlar.

Bu il mayın 14-də Pekində keçirilən “Bir kəmə - bir yol” strategiyası çərçivəsində yüksək səviyyəli beynəlxalq forumdakı çıxışında Türkiyə Prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdoğan altı aydan sonra açılışı olacaq BTQ dəmir yolunun bu

meqalayihədəki yerindən danışarkən bildirmişdi ki, İpək Yolunun bir hissəsi olan Orta Dəhliz layihəsi “Türkiyə, Gürcüstan, Azərbaycan, Türkmənistan, Qazaxıstan, Özbəkistan, Əfqanıstan və Pakistanı əhatə etməklə Çində başa çatacaq ticarət yoludur. Dünyada 60-dan çox ölkədən keçən Yeni İpək yolu 40 milyon kvadratkilometrə yaxın ərazini və 4,5 milyard insanı əhatə edən çox önəmli bir layihədir”.

Bəlkə də bütün bu amillərə görədir ki, “Bir kəmə - bir yol” layihəsi Si Cinpinin bir çox fikirləri ilə bərabər bu ölkənin əsas beynəlxalq iqtisadi siyasəti kimi Çin Kommunist Partiyasının Nizamnaməsində də əksini tapmışdır. Əslində, Çin rəhbərinin bu layihəsini heç də sadə yerdən meydana çıxan təşəbbüs adlandırmıq qətiyyətin düzgün deyil. Çünki ÇXR-in sədri Si Cinpin şəxsən özü, bu meqalayihənin bir hissəsi olmaq, investisiya əldə etmək, heç olmasa tranzitdən gəlir götürməkdə marağı olan 37 ölkəyə səfər etmiş, ən yüksək səviyyələrdə danışıqlar aparmış və yükdaşımaların artan həcmindən proqnozlarını ciddi araşdırmışdı. Proqnozlar isə son dərəcə uğurlu nəticələrə gətirib çıxaracağına qəti əminlik yaradırdı. Bir fakta diqqət edək: Çinin İpək Yolunun üstündə yerləşən ölkələrlə əmtəə dövriyyəsi hələ 2013-2016-cı illərdə artıq 3,1 trilyon dollara çatmışdı.

Ona görə də Çin tərəfinin həmin dövrdəki araşdırmalarında məhz Çin-Qazaxıstan-Türkmənistan-Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə-Avropa İttifaqını birləşdirəcək bu

yol ən iddialı layihələrdən biri kimi diqqət çəkməyə başlayırdı. Şübhəsiz, bu layihənin də öz çətinlikləri var idi və ən başlıcası da onun bütün infrastrukturunun tikintisinə sıfırdan başlamaq idi. Yüklər bir neçə ölkənin sərhədlərini adlayır və bir neçə modalı dəyişirdi. Lakin region ölkələri, xüsusilə də Azərbaycan və Türkiyə öz öhdələrinə düşən işin öhdəsindən uğurla gəldilər. Hətta Türkiyə tərəfi dəmir yollarının inkişaf proqramı çərçivəsində İstanbulda Bosfor boğazının altından birbaşa Avropanın dəmir yol şəbəkəsinə qoşulmağa imkan yaradan “Mərmərə” dəmir yolu tuneli də çəkdi. Azərbaycan Ələt qəsəbəsində ən müasir Dəniz Limanının tikintisinə start verdi və onun ilk növbəsi istifadəyə verildi.

Yeri gəlmişkən, mütəxəssislərin bildirdiyinə görə, bu liman Dubaydakı Cəbəl Əl Fri Zone (Jebel Ali Free Zone) JAFZA modeli kimi

meqalayihəsində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu dəhlizinin əhəmiyyəti nədir və bunun reallaşması Asiya nəhənginə nə vəd edir? Analitiklər qeyd edirlər ki, Çin olmadan bu layihə iqtisadi cəhətdən gəlirli sayıla bilməz. Bu həqiqətəmi belədir? Faktlara və rəqəmlərə nəzər salaq. İqtisadi araşdırmalar göstərir ki, 2017-ci ilin birinci yarısında Azərbaycanla Türkiyə arasında əmtəə dövriyyəsi 1,2 milyard dollar, Azərbaycanla Gürcüstan arasında isə 270,35 milyon dollar təşkil edib. Digər tərəfdən, Türkiyə Respublikasının hökumət üzvləri və iqtisadçı ekspertləri qeyd edirlər ki, bu ölkənin təkcə qardaş Türkmənistan Respublikası ilə ticarət dövriyyəsi yaxın vaxtlarda 2,5-3 milyard dollara çatacaq. Bu o deməkdir ki, yükdaşımaların həcmi də artacaq. Biz bura Qazaxıstandan Azərbaycana, Gürcüstana, Türkiyəyə və əksinə daşınan yükləri də əlavə etsək kifayət qədər sanballı rəqəmlər

onu Qafqaz respublikaları arasında özünün əsas xarici ticarət partnyorlarından birinə çevirdi. Nəticədə, 2016-cı ildə ÇXR-lə Gürcüstan arasında mal dövriyyəsi 412,2 milyon dollar səviyyəsinə çatdı ki, bu da Tbilisini xarici ticarət kontragentləri siyahısında üçüncü yerə çıxardı. Bu siyahıda Türkiyə 731,67 milyon dollarlıq əmtəə dövriyyəsi ilə birinci, Rusiya isə 518,27 milyon dollarlıq mal dövriyyəsi ilə ikinci yerdədir.

Bütün bunlardan sonra Türkiyə Prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdoğanın aşağıdakı ifadəsinin hansı perspektivdən xəbər verdiyini başa düşmək elə də çətin olmaz: “Hazırda Çindən Avropaya ildə 240 milyon ton yük daşınır. Bu yükün 10 faizi belə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ilə daşınsa, bu, 24 milyon ton olacaq”.

Sual oluna bilər ki, daşınacaq mı? Yəqin bilin ki, daşınacaq. Çünki Çin Xalq Respublikası özü bunda çox ma-

maliyyə yardımı ediləcək.

Yeri gəlmişkən, Türkmənistan yaxın vaxtlarda ildə 17-18 milyon ton yükdaşıma imkanlarına malik yeni Türkmənbaşı dəniz limanının istismara verilməsinə hazırlaşır. Əvvəllər fəaliyyət göstərən limanın imkanları da nəzərə alınmaqla bu həcm qısa vaxtda 25-26 milyon tona çatdırılacaq. Terminalların orta illik gücü isə 400 min konteynerə bərabər olacaq. Türkmənbaşı beynəlxalq bərə və sərnişin dəniz limanı isə öz növbəsində 300 min sərnişinə xidmət edəcək. Sərnişinlər və yüklər də böyük yəqinliklə, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu nəqliyyat dəhlizi ilə daşınacaq.

Qazaxıstanın Investisiya və İnkişaf Nazirliyinin bu günlərdə yaydığı məlumata görə isə Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryol nəqliyyat dəhlizi Qazaxıstandan keçməklə Çindən Avropaya daşınan əlavə yüklərin cəlb edilməsinə yeni imkanlar yaradacaq.

Tərəqqi və yüksəliş magistralı

Beləliklə, geniş geosiyasi kontekstdə layihənin reallaşdırılması 20 ildən artıq uzansa da, bu gün o, gerçəyə çevrilmişdir. Qarşıya qoyulmuş vəzifələr həyata keçirilmiş, maneələr uğurla dəf edilmişdir.

Bir çox ekspertlər və siyasi dairələr, geosiyasi və geoiqtisadi maraqları özündə birləşdirən Bakı-Tbilisi-Qars layihəsini tez-tez Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri ilə eyniləşdirirlər. Həqiqətən, Azərbaycan artıq birinci dəfə deyil ki, əsl mənada genişmiqyaslı və global layihələrin reallaşması uğrunda mübarizə aparır və bu layihələr qonşu Gürcüstan və qardaş Türkiyə ilə sıx əməkdaşlıq şəraitində həyata vəsiqə alırlar. Reallıq ondan ibarətdir ki, gerçəkləşən Bakı-Tbilisi-Qars layihəsi ayrılıqda tək bir superlayihə yox, region ölkələrinin, bilavasitə Azərbaycanın uzun illərə hesablanmış irimiqyaslı infrastrukturunun inkişaf strategiyasının tərkib hissəsidir. Dövlət başçısı öz çıxışlarında bu strategiyanın bəzi məqamlarını qısaca belə açıqlayır: “2006-cı ildə açılışını etdiyimiz Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri Xəzər dənizini Aralıq dənizi ilə birləşdirən böyük bir infrastruktur layihəsidir və bu gün bu kəmərlə, eyni zamanda, Xəzərin şərq hissəsindən də neft nəql edilir... Ondan bir il sonra - 2007-ci ildə Bakı-Tbilisi-

Ərzurum kəməri yenə də Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə arasındakı əməkdaşlıq hesabına inşa edilmişdir. Bu layihə həm Azərbaycanın, həm Gürcüstanın, həm də Türkiyənin enerji təhlükəsizliyini təmin edir və 10 ildir ki, uğurla fəaliyyət göstərir. Üç ölkə, eyni zamanda, öz elektrik xətlərini birləşdirmiş və bu gün bu sahədə də əməkdaşlıq uğurla inkişaf edir. Təbii ki, dünya miqyaslı, Avropanın ən böyük infrastruktur layihələrindən biri olan “Cənub” qaz dəhlizi də məhz Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə və digər ölkələrin birgə fəaliyyəti nəticəsində yaradılır... Yəni, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu da əvvəl icra edilmiş layihələrin əsasında yaradılıb”.

Həqiqətən də, məhz bu dəmir yoluna və ümumən respublikanın nəqliyyat infrastrukturuna böyük həcmdə neft dollarları yönəldilmişdir. Bu isə Azərbaycan üçün “neft nağlı bitdi” deyən daxili və xarici siyasətçilər və qərəzli şərhçilər üçün əsl mənada gözəl nəticələr verməkdədir. Dünyanın supergüclərinin belə təzyiqlərinə baxmayaraq, bir-birinin ardınca həyata vəsiqə alan uğurlu layihələr Azərbaycanı regionun lider dövlətinə və beynəlxalq siyasətin söz sahibi olan aktorlarından birinə çevirdi.

Ölkənin neft gəlirləri təmtəraqlı sosial layihələrə, populist və yalnız müvəqqəti xoş təəssüratlar yaradan xeyriyyə aksiyalarına xərclənmədi. Neft gəlirləri həqiqətən Azərbaycanın xoşbəxt gələcəyinə, sosial rifahına təminat verən meqalayihələrə yönəldildi və artıq onlar ölkəyə böyük dividendlər gətirməyə başlamışdır. Yeri gəlmişkən, bir gerçəklik də ondan ibarətdir ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsi heç də neftin qiymətinin pik nöqtədə olduğu dövrdə tikilmədi, əksinə dünya bazarında neft sürətlə ucuzlaşandan sonra bu layihə reallaşdırılmağa başlandı. Bütün bunlar Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin ölkənin əsas sərvətlərindən olan, ancaq heç də tükənməz olmayan karbohidrogen ehtiyatlarından necə müdricəsinə, zamanı qabaqlamaqla istifadə etdiyini göstərən danılmaz tarixi həqiqətlərdir. Tərəqqi və yüksəlişə aparan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu magistralı kimi.

İlqar RÜSTƏMOV,
“Xalq qəzeti”



yaradılmışdır. Doğrudur, orada liman sadəcə nəqliyyat qovşağı yox, sənaye müəssisələri, banklar, yaşayış sektoru olan nəhəng bir azad iqtisadi zonadır. Amma, çox yəqin ki, Ələt də yaxın gələcəkdə belə bir liman olacaq. Buna heç kimin şübhəsi olmasın. Çinin ali rəhbərinin bu

ortaya çıxmış olar.

Çinə bu yolun yalnız Avropaya tranzit üçün maraqlı olduğunu yazanlara gəldikdə isə, əlbəttə onlar da haqlıdırlar. Başqa necə ola bilər ki?! Elə bu səbəblərdən Çin 2016-cı ildə Gürcüstanla azad iqtisadi zona yaratmaq haqqında saziş imzaladı və beləcə

raqlıdır və buna yüksək səviyyədə xeyir-dua da verilmişdir. Ölkənin rəhbəri Si Cinpin bu il mayın 14-də Pekində keçirilən “Bir kəmə - bir yol” strategiyası çərçivəsində yüksək səviyyəli beynəlxalq forumdakı çıxışında bildirmişdi ki, İpək Yolu çərçivəsində müvafiq layihələrə 79 milyard dollar