

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu biznesin inkişafı üçün yeni imkanlar 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 bir hissəsi, həm də vacib bir hissəsi olduğunu təsdiqlədi. Ona görə də, buna sadəcə üç ölkə arasında yükdaşıma üçün nəzərdə tutulan adı 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 Azərbaycana 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 gerçəklənməsi Azərbaycanın regional liderliyini, ölkəmizin bu rolunun beynəlxalq aləmdə qəbul edildiyini göstərən danılmaz faktıdır.

Elxan BƏŞİROV,
Azərbaycan Tikinti Materialları İstehsalçıları Assosiasiyasının sədri, "MətanətA" şirkətinin rəhbəri, texnika üzrə fəlsəfə doktoru

Böyük İpək Yolunun bərpası ideyasının müəlliflərindən biri də məhz ümummilli lider Heydər Əliyev olmuşdur. Ona görə də Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin konturları onun zamanında çəkilmişdi. Lakin bu möhtəşəm layihə ulu öndərin layiqli davamçısı ölkə Prezidenti cənab İlham Əliyev tərəfindən reallaşdırıldı.

Azərbaycan Prezidenti cənab İlham Əliyev hələ 2006-cı il martın 16-da Dünya Azərbaycanlıların 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 kənar qalacaq"**.

Bu gün dünyanın əksər siyasi və iqtisadi ekspertlərinin çox tez-tez "Dəmir İpək Yolu" adlandırdıqları bu nəqliyyat dəhlizi Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ilə yanaşı, bütün regionun sürətli iqtisadi inkişafına güclü stimül verəcək. Çünki nəqliyyat marşrutları dünya iqtisadi mexanizminə həyat verən arteriyalardır. İqtisadiyyatı bu arteriyalar olmadan təsəvvürə gətirmək belə mümkün deyil. Bu gün Rusiya kimi nəhəng bir ölkə, mövcud lojistik sistemlərinin səmərəliliyinin dünya reytingində 95-ci yeri tutur. Azərbaycanın, Gürcüstanın hansı mövqeydə qərarlaşdığını deqiqlə bilməmək də, onu bilirik ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu bu ölkələrin fəaliyyətdə olan logistika sistemlərinin səmərəliliyinin artırılmasında bir şırayış olacaq.

Bakı-Tbilisi-Qars təkə 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 biznesdə maksimum gəlir götürmək üçün lojistika faktorunun da böyük rolu var. Tarixən inkişaf etmiş dövlətlər də beynəlxalq və regional layihələrə eynən bu prinsiplə yanaşırlar. Asiyada sürətli iqtisadi inkişaf ilə mücəzələ yaranan Çin Xalq Respublikası heç də istisna deyil. Bu ölkə "Bir kəmə - bir yol" təşəbbüsünü inkişaf etdirməyə başlayandan Yaxın Şərqi və Avropa istiqamətlərində fəal şəkildə ticarət-nəqliyyat dəhlizlərinin imkanlarını ciddi şəkildə araşdırırdı 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 logistik müəssisələri uzun müddət test rejimində Transxəzər və Transqafqaz marşrutlarının səmərəliliyini ciddi şəkildə araşdırırdılar.

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 namı olarsa, o zaman ölkənin biznes adamları ildə 1 milyard 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 üzərində 24 milyon ton əlavə yük düşür. Bu da çox az bir zamanda dəmir yolunun tikintisinə çəkilən xərcləri ödəmiş olur.

Xatırlayırımsızsa, 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 yolu dəhlizi hazır olmasa belə, bu marşrut üzrə qət edilən məsafəni çox gözəl nəticə kimi qiymətləndirdilər. Çünki analoji dəniz yolu marşrutu 40-45 gün müddətində 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 həcmimin 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 meqa layihəsi olan "Bir kəmə - bir yol" a Yeni İpək Yolu və onun əsas hissəsinə çeviriləcək Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu daha sərfəli bir marşrutdur.

Dünyanın iqtisadi ekspertləri bildirirlər ki, müxtəlif proqnozlara görə, 2020-ci ilə qədər Şərqi-Qərbi istiqamətində Çin tərəfdən Qərbdə göndərilən yüklər 5 dəfə artaraq 1,3 milyon konteynerə qatacaq. Bunun 300 mini Qafqaz marşrutu ilə daşınacaq. Azərbaycan və Qazaxıstandan hazırda 500 milyard dollar təşkil edir. Kiçik və çox sadə bir hesablama apararaq: əgər bu yükün hər tonunu sadəcə 5 dollar aşağıya tarifi dəşməyə nail olsalar, o zaman ölkənin biznes adamları ildə 1 milyard 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 üzərində 24 milyon ton əlavə yük düşür. Bu da çox az bir zamanda dəmir yolunun tikintisinə çəkilən xərcləri ödəmiş olur.

Qeyd olunur ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Rusiya üçün Türkiyəyə "alternativ pəncərə" açaraq, gözlənilmədən tamamilə yeni imkanlar yaradır. Şübhə yoxdur ki, 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 güzəşli tranzitində 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 sahilı 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-Bolqarıstan-dan keçən marşrutdan daha qısa və sərfəlidir.

Ona görə də 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 mühim addımdır. Mövcud layihə "Böyük İpək Yolunun" çox mühüm komponentidir".

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

Aydın məsələdir ki, özünün geosiyasi mövqeyi ilə təkə Azərbaycan Şimaldan Cənuba, Şərqi-Qərbi 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 infrastrukturuna malik olan, bazar iqtisadiyyatının sürətlə inkişaf etdiyi, azad rəqabətə meydan verən, xarici investisiya üçün açıq və eyni zamanda, etibarlı bir ölkədir. Bu amillərə ölkədəki sabit siyasi şərait də əlavə etsək, o zaman aydın olacaq ki, ölkəmizin beynəlxalq iqtisadi müstəvidə mövqeyinin möhkəmlənməsinə, onun imicinin artmasına aparın yol hansı mühüm məqamları özündə ehtiva edir.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun daha bir üstünlüyü ondadır ki, bu layihənin iştirakçıları olan ölkələrin hamısı TRASEKA nəqliyyat dəhlizinin üzvləridir. Bu dəhlizin üzvləri olan Qazaxıstan, Türkmənistan və Özbəkistan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun açılış mərasimində iştirak etməklə artıq öz yükələrinin bu xətdə daşınmasında maraqlı olduqlarını təsdiqlədilər. Elə düşünürəm ki, gələcəkdə TRASEKA-nın üzvü olan dövlətlər yüklərin daşınmasında aşağı tariflər və başqa güzəştlər haqqında da razılığa gələcəklər. Çünki artıq bu sahədə müəyyən təcrübə var.

Mühüm olan bir xüsusi məqam da ondan ibarətdir ki, Azərbaycanın coğrafi mövqeyindən kifayət qədər sanballı tranzit yolları əldə etmək üçün ölkə Prezidenti cənab İlham Əliyevin uzaqgörən strategiyası sayəsində bir çox qabaqlayıcı tədbirlər də görüldü. Bu da bilavasitə nəqliyyat dəhlizinin maneəsiz işləməsinə geniş şərait yaratmaqla global benefisiar olan Çinin diqqətini çəkdi. Məsələn, ticarət magistralının dar məkanını genişləndirmək məqsədilə 2007-ci ildə Prezidentin sərəncamı ilə Bakıda yeni dəniz limanının tikintisinə

başlandı. Bu limanın ərazisi 25 kvadratkilometrə çatır və burada avtomobil, dəmir yolu nəqliyyatı ilə daşınan konteynerlər üçün terminal salınır. Yəni bu limanın tikintisi də Çinlə Avropanı, Şərqi-Qərbi birləşdirəcək nəhəng logistika mərkəzi kimi nəzərdə tutulmuşdur.

Ölkə Prezidenti 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 global tarixi layihənin ölkəmizin iş adamları üçün hansı əhəmiyyət kəsb etməsinə, bunu Prezident İlham Əliyev yolun açılışında söylədiyi nitqində qıscaca belə ifadə etmişdir: **"Biznesin inkişafı, qarşılıqlı faydalı əməkdaşlıq üçün Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun çox böyük əhəmiyyəti var"**.

Tələ elə gətirir ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun keçdiyi Cənubi Qafqaz planetin əhalisinin 65 faizinin yaşadığı, dünyanın enerji resurslarının 75 faizinin cəmləşdiyi və dünyanın ümumdaxili məhsulunun 40 faizinin istehsal olduğu 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 "MətanətA", "Akkord", "Holcim" və digər şirkətlər Azərbaycanın inşaat materiallarının əsas istehsalçıları olan "MətanətA", "Akkord", "Holcim" kimi şirkətlər öz məhsullarını Hindistana və ya Pakistana göndərməlidir. Daşınma yolları müxtəlif ola bilər – konteyner

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
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti

yükləri dəmir yolla, avtomobillərlə, su nəqliyyatı marşrutu ilə. Burada seçim etməliyə 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 ixracönmümlü 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 yol dəhlizini dəstəkləyir. Bu investisiyaların, infrastrukturaların təkmilləşdirilməsi və logistikaların koordinasiyası, kommunikasiyaların daha yaxşı tənzimlənməsinə, biznes üçün yeni imkanların yaradılmasına və ticarətin artmasına yardım edəcək"**. Şərhəz 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.

Ölkə Prezidenti cənab İlham Əliyevin qeyd etdiyi 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 ixracönmümlü sahibkarlığının inkişafına güclü təkan verəcək. Dövlət başçısının qarşısına qoyduğu vəzifələrdən olan Azərbaycan brendi adı altında məhsulların dünya bazarına çıxışı üçün böyük imkanlar açılacaq.**

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

Üçüncü, Azərbaycan xarici sahibkarları, biznes strukturları üçün daha cəlbedici ölkəyə çevriləcək. Regionda təhlükəsizlik və sabit siyasi şəraitin ölkəni sürdüyünə əminlik, bərpə olunan Qədim İpək Yolunun imkanlarından yararlanmaqda maraqlı olan dünya biznes adamlarını, investorları tam arxayın bəlgəyə kapital yönəltməyə sövq edəcək.

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

Bəşinci, 2018-ci ildə bu yolla sənayesindəşimlərə başlayan sonra ölkəyə turizm axını güclənəcək. İkinci dövr üçün BTQ ilə ildə 1 milyon, sonrakı illərdə isə 2 milyon və daha çox sənayesinin daşınması nəzərdə tutulur.

Təssəvvür edək ki, istehsalçılarımız "MətanətA", "Akkord", "Holcim" kimi şirkətlər öz məhsullarını Hindistana və ya Pakistana göndərməlidir. Daşınma yolları müxtəlif ola bilər – konteyner