

Dövlətimizin başçısının həmin fikri, eyni zamanda, Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin əsas qollarından olan dəmir yolu nəqliyyatının bu gün sürətli inkişaf mərhələsinə qədəm qoymasından xəbər verir. Şübhəsiz ki, nəqliyyatın bu sektorunda son 16 il ərzində əldə edilən yüksək nəticələr Prezident İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə ölkəmizdə reallaşdırılan uğurlu iqtisadi siyasət sayəsində mümkün olub.

Ölkə Prezidentinin kadr islahatları çərçivəsində Cavid Qurbanovun "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin rəhbərliyinə gətirilməsindən sonra bu sahədə ciddi irəliləyişlər qeydə alınıb. Dəmir yolları sisteminə son bir neçə ildə dövlət başçısının təşəbbüsü və şəxsi nəzarəti altında həyata keçirilən nəhəng quruculuq işləri Azərbaycanda aparılan islahatları hər vaxtla qaralamaq, onları özlərinin kirlə "baxış bucaqları" altında görmək istəyənlərə həm də tutarlı bir cavabdır. Belələrinin konkret rəqəmlərlə ifadə olunan, necə deyirlər, əlahəzrət faktlar qarşısında susmaqdan başqa çarələri yoxdur.

Ölkənin nəqliyyat sektorunun aparıcı sahəsi olan dəmir yolları sisteminə belə genişmiqyaslı islahatları şərtləndirən əsaslar hansılardır? Nə üçün Prezident İlham Əliyev nəqliyyat sektorunun sözügedən sahəsinə bu qədər diqqət yetirir və sistemin ən qısa

ucuz başa gələn dəmir yolu ilə daşımaların beynəlxalq standartlar səviyyəsində təşkil olduqca vacibdir. Beynəlxalq yüklərin ən sərfəli marşrutla və ən münasib tariflərlə daşınması imkanları məhz bizdədir. Buna görə də Azərbaycan Prezidenti bu imkanların reallaşdırılmasına çalışır. Eyni zamanda, dövlətimizin başçısı vətəndaşlarımızın rahatlığını təmin etmək üçün ölkə daxilində dəmir yolu ilə sərnişin

Azərbaycan dəmir yolları uğurla müasirləşir

daşımaların beynəlxalq standartlar səviyyəsində təşkil olunmasını qarşıya mühüm vəzifə kimi qoyur.

Son bir neçə ildə dəmir yolları sahəsində aparılan islahatların nəticələri artıq beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən yüksək dəyərləndirilir. Davos Dünya

Gələcəkdə Avropa və Asiya ölkələrinə məxsus yüklərin də bu dəmir yoluna cəlb edilməsi hər iki istiqamətdə multimodal daşımaların həcmi artıracaq. Yolun üçüncü istismar ilində 3-5 milyon ton, beşinci istismar ilində 6-8 milyon ton yük, bundan sonra isə hər il 3 milyon sərnişin və 17 milyon ton yük daşınacağı nəzərdə tutulur.

Keçən il BTQ dəmir yolu ilə təqribən 300 min tona yaxın yük daşınıb və Azərbaycan hazırda bu sahədə təkə Asiyanın gələn yüklərlə kifayətlənir, həm də bəzi Avropa ölkələrinin bu yoldan istifadə etməsindən bəhrələnir. Onu da qeyd edim ki, ölkəmiz Çindən konteyner qatarları qəbul etməyə başlayıb və artıq Çin-Qazaxıstan-Azərbaycan-Avropa dəhlizi fəaliyyət göstərir.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun digər önəmli cəhəti isə Azərbaycanın adıçəkilən layihənin verdiyi imkanlardan istifadə edərək, Türkiyə ilə Gürcüstan ərazisində birbaşa dəmir yolu əlaqəsini qurmasıdır. Bu dəmir yolu regionda turizmin inkişafına da güclü təsir göstərəcək.

Beləliklə, iki qitəni polad relslərlə birləşdirən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, eyni zamanda, böyük sosial-iqtisadi əhəmiyyətə malikdir. Onun işə düşməsi regionda sabitliyə, xalqımızın daha da yaxınlaşmasına və iqtisadi inkişafa olduqca böyük bir töhfədir. Bu töhfənin təməlinə Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyənin sarsılmaz dostluğu və qardaşlığı dayanır.

Ölkəmizin önəm verdiyi beynəlxalq nəqliyyat layihələrindən biri də Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizidir. Bu nəqliyyat dəhlizinin yaradılması tarixi bir hadisədir. Dəhliz Şimali Avropanı Cənub-Şərqi Asiya ilə birləşdirir. Layihə çərçivəsində Azərbaycan tərəfi öz üzərinə düşən vəzifələri artıq yerinə yetirib. Astara stansiyasından İran İslam Respublikası dövlət sərhədinə qədər 8,3 kilometr dəmir yolu çəkilib və Astara çayı üzərində dəmir yolu körpüsü tikilib. Eyni zamanda, hazırda İran Astarasın-

da 35 hektar ərazidə dəmir yolu stansiyası və yüklərin boşaldılması üçün terminallar inşa olunur. Proqnozlar göstərir ki, sözügedən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi tam gücü ilə fəaliyyət göstərəcəyi təqdirdə Avropa ölkələri, Rusiya, Orta Asiya və Qafqaz regionlarının Fars körfəzi və Hindistana çıxışına, Xəzəryanı ölkələrin Qara dəniz limanları ilə ticarət əlaqələrinin intensivləşməsinə şərait yaradacaq.

Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin digər marşrutlarla müqayisədə əsas üstünlüyü tranzit məsafəsinin və tranzit vaxtının üç dəfəyə qədər az olmasıdır. Belə ki, əgər dəniz yolu ilə daşımalar zamanı yüklər İran körfəzi və Hind Okeanı, Süveyş kanalı, Aralıq Dənizi, Baltik dənizindən keçərək, Helsinki şəhərinə 45-60 günə çatırsa, bu dəhliz vasitəsilə daşımaların müddəti 20-25 gün təşkil edəcək. Ötən il Şimal-Cənub dəhlizi ilə daşınan yüklərin həcmi 8 dəfə, bu ilin 9 ayında isə 70 faiz artıb.

Son illər ərzində tranzit potensialının gücləndirilməsi istiqamətində uğurlu addımlar atılıb. 2015-ci il avqustun 3-dən isə Beynəlxalq Transxəzər Nəqliyyat Marşrutunun fəaliyyəti canlandırılıb. Artıq bu marşrut üzrə yük qatarları işləyir.

Cənub-Qərb Nəqliyyat Dəhlizinin fəaliyyətə başlaması istiqamətində görülən işlər də təqdirləyiqdir. Bu dəhliz İran, Azərbaycan, Gürcüstan, Ukrayna vasitəsilə Hindistandan Avropaya və əks istiqamətdə yüklərin daşınmasında vaxt itkisini azaldır. İkinci hesablamalara əsasən, Cənub-Qərb dəhlizi ilə yük daşımalarını 7 gün ərzində həyata keçirmək mümkün olacaqdır.

Azərbaycan ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı, onların çoxşaxəli olması və marşrutlarda iştirakçı dövlətlərin sayının hər il artması sayəsində "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC yükdaşıma coğrafiyasını getdikcə genişləndirir. Bu yaxınlarda QSC "Transsibir Daşı-

maları üzrə Əlaqələndirmə Şurası" Beynəlxalq Assosiasiyasının üzvü seçilib. Bununla da "Azərbaycan Dəmir Yolları" uzaq Sibirdən yüklərin Türkiyəyə, Aralıq dənizi sahilli ölkələri və digər istiqamətdə nəqlinə başlayıb.

Beynəlxalq və regional nəqliyyat dəhlizlərinin gələcəkdə normal fəaliyyət göstərməsini və Azərbaycan üzərindən yük axınının dəfələrlə artmasını təmin edə biləcək əsas işlərdən biri də yerli dəmir yollarının yenidən qurulması, əsaslı təmiri və dəmir yolu parkının yenilənməsidir. 2015-2019 illər ərzində "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC tərəfindən 841,7 kilometr yol və 875 dəst yoldayışın əsaslı təmiri olub, 3101 ədəd yeni yük vaqonları, 32 ədəd yeni lokomotiv alınıb.

Son vaxtlar dəmir yolunda ən müasir standartlara cavab verən texnologiyaların tətbiqinə başlanılıb. Enerji təchizatının sabit cərəyandan dəyişən cərəyana keçilməsi, işarəvermə və rabitə sisteminin müasirləşdirilməsi məqsədilə avadanlıqların alınması, yol təsərrüfatının sağlamlaşdırılması, lokomotiv və vaqon parklarının yenilənməsi və s. sahələrin müasir tələblər səviyyəsinə çatdırılması üzrə bir sıra mühüm tədbirlər həyata keçirilib.

Dövlət başçısı İlham Əliyevin tapşırığı əsasında "ASAN xidmət" mərkəzlərinin olmadığı regionlarda vətəndaşların dövlət xidmətləri ilə təmin edilməsi üçün müasir texniki avadanlıqla təchiz olunan səyyar "ASAN qatar" konsepsiyası reallaşdırılıb. Bakı vaqon deposunda "ASAN qatar" sisteminin tətbiqi ilə bağlı xüsusi vaqonlar hazırlanıb. Səyyar "ASAN qatar" gözləmə zalı, laboratoriya, xidmət zalı, əməkdaşların istirahət kupeləri olmaqla 4 vaqondan ibarətdir. Bu qatar vasitəsilə 4 dövlət orqanı tərəfindən 9 növ xidmət göstərilir. Eyni zamanda, qatarda 3 növ funksional yardımçı xidmət - foto və tibb xidməti, o cümlədən "Azərpoçt" MMC tərəfindən göstərilən bank xidmətləri təşkil edilib.

Ölkə rəhbəri "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin qarşısında yaxın illərdə reallaşdırılması nəzərdə tutulan bir sıra mühüm vəzifələr qoyub. Bunlardan biri də mövcud dəmir yolu xətlərinin yenidən qurulması və dəmir yolu şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsidir.

Sumqayıt və Gəncədən sonra növbəti sürətli sərnişin qatarı Bakıdan Qəbələ istiqamətində hərəkət edəcək. Qəbələ artıq Azərbaycanın turizm

Dəmir yolu Xırdalan şəhəri də daxil olmaqla, bütün Abşeronu birləşdirir. İndiyə qədər işlərin 80 faizi, elektrik, rabitə və işarəvermə işlərinin isə 70 faizi yerinə yetirilib, 11 modern stansiya tikilib, yol üzərində 18 piyada və 6 avtomobil keçidi inşa olunub.

Bakı dairəvi dəmir yolunun birinci hissəsində qatar Bakıdan çıxaraq Biləcəri, Xırdalan, Sumqayıt, oradan isə Novxanı, Fatmayı, Məhəmmədi, Zabrat-1, Zabrat-2, Zabrat-3, Sabunçu, Bakıxanov, "Koroğlu" istiqamətlərində hərəkət edərək sonda yenidən paytaxta dönüb dairəni qapadacaq. Hazırda Bakı-Sumqayıt dəmir yolu ilə hər gün 12 min sərnişin daşınırsa, dairə tamamlanandan sonra bu göstərici təqribən 25-30 minə çatacaq. Başqa sözlə, bu, hər gün həmin marşrutda hərəkət edən 500-ə qədər avtobusun əvəzlənməsi deməkdir. Sərnişinlərin bu yolla daşınması həm ekologiyanın qorunması, həm də onların vaxt itkisinin 2-3 dəfə azalması deməkdir.

Ötən ilin sonlarından Bakı-Gəncə sürətli sərnişin qatarının istismara verilməsi təkə bu şəhərlər arasında deyil, eyni zamanda, həmin istiqamətdə yerləşən rayonlar arasında nəqliyyat əlaqələrini gəşləndirmək məqsədi daşıyır. Bakı – Gəncə yolunda aparılacaq işlər yaxın

mərkəzlərdən birinə çevrilib. Prezident İlham Əliyev bu il noyabr ayının 13-də QSC-nin sədri Cavid Qurbanovu qəbul edərkən Qəbələ dəmir yolu ilə bağlı deyib: "Bu ilin 9 ayında Qəbələyə 150 min turist gəlmişdir. Ancaq söhbət otellərdə yerləşən turistlərdən



zaman kəsiyində beynəlxalq standartlar səviyyəsində yenidən qurulmasını hədəfləyir?

Bu sualları cavablandırarkən, ilk növbədə, onu qeyd edim ki, hazırda yüklərin Azərbaycan üzərindən məhz dəmir yolu vasitəsilə daşınmasına iddialı ölkələrin sayı kifayət qədər çoxdur və bu siyahı getdikcə genişlənir. Yüklərini dəmir yolu ilə daşıdıran tərəflər yaxşı bilirlər ki, digər nəqliyyat vasitələrindən fərqli olaraq dəmir yolu ilə daşınan yüklər istənilən hava şəraitində mənzil başına rahat çatdırılır. Eyni zamanda, xüsusilə böyük həcmdə olan və daha uzaq məsafəyə daşınan yüklərin bu nəqliyyat vasitəsilə daşınması tarif baxımından da olduqca sərfəlidir. Elə buna görə də Azərbaycanın Şimal - Cənub və Şərq - Qərb istiqamətində beynəlxalq yükdaşımalarının ən uğurlu mərkəzlərindən birinə çevrilməsi üçün avtomobillə daşımalarından 40 faizə qədər

İqtisadi Forumu respublikamızda dəmir yollarının keyfiyyəti ilə bağlı hesabatda göstərib ki, Azərbaycan dəmir yollarının səmərəliliyi baxımından dünyada 12-ci, dəmir yollarının keyfiyyətinə görə isə 34-cü yerdədir.

Yeri gəlmişkən, hesabatda vurğulanan yüksək göstəriciləri şərtləndirən tədbirlərin bir qismini xatırlatmaq istərdim. Belə ki, 2017-ci il oktyabrın 30-da açılan Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu xətti qədim İpək yolunun polad magistrallar üzərində bərpası deməkdir. Ümumi uzunluğu 846 kilometr olan bu dəmir yolu xəttinin 504 kilometrlik hissəsi Azərbaycanın, 263 kilometr Gürcüstanın, 79 kilometr isə Türkiyənin ərazisindən keçir. BTQ dəmir yolu Mərkəzi Asiya ölkələrinin - Türkmənistan, Qazaxıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan və Tacikistan, həmçinin Əfqanıstanın Avropa və dünya bazarlarına çıxışını asanlaşdıracaq bir yoldur.



gedir. Əgər fərdi qaydada evlərdə kirayədə qalan turistləri nəzərə alsaq, bu, əlavə 150 min olacaq. Yeni, 9 ayda Qəbələyə 300 min turist gəlib. Qəbələyə bir yol var – Şamaxı-Qəbələ yolu. O yol da artıq mənim göstərişimlə yenidən qurulacaq. Əlbəttə ki, bu yol artan turizm trafikini götürə bilməyəcək. Ona görə Ləkiden Qəbələyə dəmir yolunun çəkilməsi xüsusi əhəmiyyət daşıyır".

"Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC tərəfindən reallaşdırılacaq layihələr sırasında ölkəmizin turizm mərkəzlərindən biri olan Qusar rayonundakı Şahdağ xizək kurortuna dəmir yolunun çəkilməsi və Bakı-Yalama xəttinin yeniləşdirilməsi xüsusi yer tutur.

QSC hazırda Bakı dairəvi dəmir yolunun tikintisinin başa çatdırılması istiqamətində təxirəsalınmaz işlər görür. Yan yolları ilə birlikdə bu yolun ümumi uzunluğu 200 kilometrə yaxındır.

vaxtlarda bu xətlə hərəkət edən qatarın sürətini saatda 140 kilometrə qaldırmağa imkan verəcək ki, bu da sərnişinlərə nəticə etibarilə Bakıdan Gəncəyə 3 saat ərzində yetişmə bilmək imkanı yaradacaq.

Prezident İlham Əliyevin bilavasitə rəhbərliyi ilə ölkəmizin dəmir yollarında aparılan bütün bu quruculuq işləri Azərbaycan iqtisadiyyatının güclənməsinə və bütçə daxilolmalarının artmasına əlverişli zəmin yaradacaq. Bu isə, öz növbəsində, dövlət başçısının Azərbaycan vətəndaşının rifahının yaxşılaşması istiqamətində müəyyənləşdirdiyi strategiyanın yüksək səviyyədə reallaşdırılmasını şərtləndirəcək.

Fikrət YUSİFOV,
iqtisad elmləri doktoru,
professor, "Ana Vətən"
Partiyası sədrinin
sosial-iqtisadi
məsələlər üzrə müavini