Nəqliyyat sektorundan gözləntilər artır

Qloballaşma və inteqrasiya proseslərinin sürətlənməsi ilə xarakterizə olunan XXI əsr milli iqtisadiyyatın və onun ayrı-ayrı sektorlarının inkişafına öz təsirini göstərir. Qlobal məkanda baş verən sosial-iqtisadi proseslər bütövlükdə milli təsərrüfatların, eləcə də ayrı-ayrı sahələrin qarşısında müəyyən vəzifələr qoyur ki, bu vəzifələrin də uğurlu icrasını nəqliyyatın iştirakı olmadan təsəvvür etmək mümkün deyil.

Bütün bunları dəqiqliklə nəzərə alan Azərbaycan hökuməti ölkəmizdə nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi, nəqliyyat xidmətlərinin yaxşılaşdırılması istiqamətində silsilə addımlar atır, müvafiq proqram və layihələr hazırlayaraq uğurla reallaşdırır. Ölkə başçısının qəbul etdiyi qərar və sərəncamlar ölkəmizin nəqliyyat sistemində idarəetmənin və xidmətlərin təkmilləşdirilməsi, beynəlxalq tələblərə uyğunlaşdırılması və ümumilikdə milli nəqliyyat sisteminin dünya nəqliyyat sisteminə inteqrasiyasının hüquqi əsaslarını təşkil edir. Uğurla reallaşdırılan qərar və sərəncamların nəticəsidir ki, həyata keçirilən layihə və proqramlar mühüm nəqliyyat-tranzit qovşağı kimi Azərbaycan Respublikasında yeni bir nəqliyyat sistemi formalaşdırır.

Ölkədə mobillik, yol hərəkəti təhlükəsizliyi və yol-nəqliyyat infrastrukturu ilə bağlı vahid dövlət siyasəti, vahid institusional sistem, vahid prinsip və yanaşmalar, vahid nəzarət və cavabdehlik olmalıdır. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin “Nəqliyyatı Əlaqələndirmə Şurasının yaradılması haqqında” 2023-cü il 19 aprel tarixli Sərəncamı da məhz vahidlik, çeviklik, mobillik və səmərəli koordinasiyanın təmin olunması zərurətindən irəli gələn addımdır.

Aydındır ki, nəqliyyat sistemi həm milli təsərrüfatın tərkib hissəsi, həm də ayrıca bir sistem kimi diqqəti cəlb edir. Başqa sözlə desək, həm nəqliyyat sistemi milli çərçivədən çıxaraq dünya nəqliyyat sisteminin tərkibinə çevrilir, həm də iqtisadi inteqrasiyanı təmin edir. Bu baxımdan da nəqliyyat sisteminə həm dünya nəqliyyat sistemində müşahidə edilən dəyişikliklər, həm də milli təsərrüfatların inteqrasiya hədəfləri öz təsirini göstərir. Məsələn, Bakı limanı ilə Çinin Qinqdao limanı arasında Anlaşma Memorandumunun imzalanması Çin, Cənubi Koreya və digər Şərq ölkələrindən Avropaya daşınmaq üçün yüklərin Azərbaycana cəlb edilməsinə imkan yaradacaq. Araşdırmalar göstərir ki, Qinqdao limanında bütün əməliyyat işləri avtomatlaşdırılmış qaydada yerinə yetirilir, "yaşıl" və təmiz texnologiyalar tətbiq olunur. Bu isə, öz növbəsində, Bakı limanına yük axını yaratmaqla yanaşı, yeni texnologiyalar cəlb etməyə də imkan verəcək. Aydındır ki, gələcəkdə istər Şərqdən Qərbə, istərsə də əks istiqamətdə yük axını artırılacaq, Azərbaycanın inkişafı üçün yeni imkanlar açılacaq. O cümlədən, Zəngəzur dəhlizi vasitəsilə yeni imkanlar yaranır, Vətən müharibəsində əldə edilən tarixi zəfər nəqliyyat kommunikasiyaları və Orta Dəhliz üçün yeni imkanlar açır.

Dövlət başçısı İlham Əliyevin 2023-cü ilin 6 ayının yekunlarına dair iclasda da qeyd etdiyi kimi, “Biz hər şeyi planlı şəkildə edirik, orada ən yüksək standartlar tətbiq edilir və edilməlidir. Bütövlükdə nəzərdə tutulmuş investisiya proqramı əsasında bu ilin sonuna qədər Qarabağ və Şərqi Zəngəzura biz təqribən 12 milyard manata qədər vəsaitin xərclənməsini təmin edəcəyik. Onu da bildirməliyəm ki, görülən bütün işlər Azərbaycanın hesabına həyata keçirilir”.

İclasda səsləndirilən mühüm məsələlərdən biri də nəqliyyat sektoru qarşısında dayanan vəzifələrlə bağlı idi. Orada da vurğulandı ki, son vaxtlar nəqliyyat sektorunun əhəmiyyəti daha da artır və bu sahədə qarşıda ciddi vəzifələr dayanır. Xüsusilə, regionda yaranmış vəziyyət, Rusiya-Ukrayna münasibətlərindəki gərginlik yeni marşrutların açılmasını zəruri edir ki, burada da Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqeyi, infrastruktur təminatı əlavə imkanlar vəd edir. Hələ uzun illər öncədən Azərbaycanda sistemli şəkildə həyata keçirilən infrastruktur quruculuğu, xidmətlərin təkmilləşdirilməsi tədbirləri artıq öz bəhrəsini verməkdədir.

Regionda baş verən siyasi-hərbi proseslərin fonunda ölkəmizə yük axınları artır və bu reallıqda nəqliyyat marşrutları məhdudlaşır ki, bu da ölkəmizin imkanlarını daha da genişləndirir. Azərbaycanın ərazisi bu və ya digər beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi ilə əhatə olunur. Ölkəmizin etibarlı tərəfdaş kimi müasir infrastruktur təminatına malik olması müxtəlif istiqamətlərdə yükdaşımalarının artmasına şərait yaradır. Ərazilərin – regionların beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri ilə əhatə olunması, ölkəmizə yalnız nəqliyyat dəhlizlərindən tranzit ölkə kimi yararlanmaq deyil, həm də daha geniş imkanlar yaradır. Prezidentin də qeyd etdiyi kimi, “Mən bir neçə dəfə demişəm, bir daha demək istəyirəm, bizim istəyimiz təkcə böyük yükləri aşıran tranzit ölkə olmaq deyil. Bizim istəyimiz odur ki, bu nəqliyyat marşrutları üzərində istehsal sahələri yaradılsın, biznes imkanları yaradılsın, sərmayə qoyulsun”.

Azərbaycan yalnız beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin qovşağında yerləşən bir ölkə deyil, həm də genişmiqyaslı infrastruktur quruculuğunu həyata keçirən, 400 hektara yaxın ərazidə yaradılmış Ələt Azad İqtisadi Zonasının yerləşdiyi ölkədir. Zonanın mövqeyi elə seçilib ki, bütün nəqliyyat növlərinin, müxtəlif yolların, fərqli marşrutların kəsişməsində yerləşir. İstər Şimal-Cənub, istərsə də Şərq-Qərb marşrutları, eləcə də Orta Dəhliz Ələtdə “kəsişir”. Bu isə həm də regional inkişaf baxımından dəhlizlərdən yararlanmaq imkanı yaradır və dövlət başçısının da vurğuladığı kimi “hər bir istiqamət üzrə spesifikaya görə, iqlimə görə, ixtisaslaşmaya görə xüsusi bir biznes imkanları olmalıdır”. Dəhlizlərin regional inkişafa təsirlərini daha da artırmaq, dəhlizlər üzrə yük cəlbediciliyini yüksəltmək və ümumilikdə dəhlizlərdən daha səmərəli istifadəyə nail olmaq üçün:

➢ İnfrastruktur təminatının təkmilləşdirilməsi zəruridir. Şimal-Cənub və Şərq-Qərb dəhlizləri boyunca, Azərbaycan daxilində TIR avtomobillərinin parklanması və sürücülərin istirahəti üçün, texniki baxış və xidmətlər üçün xüsusi məntəqələrin yaradılması zəruridir. 100 kilometrlərlə gedilən yollarda, TIR-ların yol kənarında rahat, avtomobillərin qabaritinə uyğun müvəqqəti parklanma yerləri, ən xırda ilkin texniki xidmət imkanları belə yox səviyyəsindədir. Ona görə də hər 100-150 kilometrdən bir ərazilərdə müvafiq məntəqələrin olması məqsədəuyğundur;

➢ Milli nəqliyyat sistemi ayrı-ayrı regionlarda fəaliyyət göstərən nəqliyyat qovşaqlarından ibarətdir. Azərbaycanda fəaliyyət göstərən nəqliyyat qovşaqlarının əksəriyyəti müasir tələblərə cavab vermədiyi üçün tam potensialı ilə fəaliyyət göstərə bilmir. Eyni zamanda, burada qovşaqlararası əlaqələrin zəifliyi də öz mənfi təsirini göstərir. Bu baxımdan da, ölkəmizdə nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi və yeni nəqliyyat sisteminin formalaşmasının zəruri şərtlərindən biri də qovşaqların fəaliyyətinin canlandırılmasıdır. Bunun üçün ayrı-ayrı qovşaqların müasir tələblərə uyğun yenidən qurulması, İKT avadanlıqlarının köməyi ilə qovşaqlararası əlaqələrin gücləndirilməsi, bütün qovşaqlar arasında daşıma əməliyyatlarının və sifarişlərin koordinasiya edilməsi zəruridir. Eyni zamanda, regional nəqliyyat qovşaqlarında intellektual idarəetmənin tətbiqi ilə daşıma sifarişlərini qəbul edən və tənzimləyən xüsusi mərkəzlərin formalaşdırılması dəhliz boyunca aktivliyi artıra bilər;

➢ Ölkəmiz üçün və regional əhəmiyyətə malik beynəlxalq layihələrin istifadəyə verilməsi, eləcə də layihəyə qoşulacaq ölkələrin sayının artması bir tranzit ölkə kimi Azərbaycan Respublikasının dünyəvi əhəmiyyətini daha da artıraraq, tranziti dövlət büdcəsinin əsas gəlir mənbələrindən birinə çevirməyə imkan yaradıb. Buna baxmayaraq, nəqliyyat sektoruna qoyulan investisiyalar özünü tam doğrultmur. Vəsaitlərin həcmi dinamik olaraq artsa da, sahədən əldə edilən mənfəət, məşğulluqda sahənin payı və s. ciddi şəkildə artmır. Ona görə də texniki-texnoloji “silahlanma”, infrastruktur təminatı, kadr hazırlığı və s. məsələlərdə qeyd olunanların nəzərə alınması, dəhliz boyunca yüklərin cəlb edilməsi istiqamətində addımlar atılması zəruridir;

➢ Beynəlxalq avtomobil daşımalarında milli yük daşıyıcılarının payının artırılması məqsədi ilə böyük yükgötürmə qabiliyyətinə malik və ekoloji tələblərə cavab verən müasir nəqliyyat vasitələrinin sayının artırılması. Özəl sektorda yerli və beynəlxalq bazarda daşımaları həyata keçirməyə qadir milli daşıyıcı şirkətlərin fəaliyyətinin dəstəklənməsi vacibdir.

Artıq Azərbaycanın nəqliyyat xidmətləri beynəlxalq bazara daxil olub, onun tərkib hissəsinə çevrilib. Qara dənizdə Azərbaycanın “Şuşa”, “Qarabağ” və “Zəngəzur” adlı tankerlərinin daşıma xidməti göstərməsi bunun bariz nümunəsidir. Bununla belə, Azərbaycanda dəhlizlərin əhatə etdiyi regionlar üzrə ənənəvi istehsal və xidmət sahələrinin də yaradılması məqsədəmüvafiq hesab edilir. Bu həm ölkəmizin təbliği, həm regional inkişaf və həm də dəhlizlərin cəlbediciliyi baxımından səmərəli ola bilər.