

Regionda Azərbaycanın iştirakı, razılığı olmadan hər hansı layihənin uğurla reallaşdırılması qeyri-mümkündür.

Azərbaycan Respublikası Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin aparıcı üzvüdür və regionda Azərbaycanın iştirakı, razılığı olmadan hər hansı layihənin uğurla reallaşdırılması qeyri-mümkündür. 20-25 il öncədən uzaqgörənliklə, ardıcıl şəkildə həyata keçirilən siyasətin nəticəsi olaraq formalaşmış müasir infrastruktur təminatı, şəffaf və çevik idarəetmə, eləcə də Azərbaycanın regionda və dünyada güclənən mövqeyi belə deməyə tam əsas verir.

Bu sözləri İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzinin Strateji planlaşdırma şöbəsinin müdiri Aqil Əsədov AZƏRTAC-a şərhində bildirib. O vurğulayıb ki, hələ uzun illər öncədən nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi istiqamətində qəbul edilmiş davamlı və sistemli qərarlar nəticəsində bu gün ölkəmiz istənilən növ daşımaları həyata keçirməyə, qəbul etməyə, saxlamağa və yola salmağa qadirdir.

“Ölkəmiz 52 gəmi ilə Xəzər dənizində ən böyük mülki yük donanmasına, 18 təyyarə ilə regionda ən böyük mülki hava yük donanmasına malikdir, 8 beynəlxalq hava limanı fəaliyyət göstərir və biri də tikilməkdədir. Bütün bunlarla yanaşı, Azərbaycanın 115 min tonluq “Şuşa”, “Qarabağ” və “Zəngəzur” adlı tankerləri Qara dənizdə daşımaları həyata keçirir. Azərbaycan regionda ən böyük gəmiqayırma zavoduna malikdir və Bakı gəmiqayırma zavodu bütün növ gəmiləri istehsal edə bilir. Hələ uzun illər öncədən Ələtdə 4 hektar ərazidə böyük bir terminalın yaradılmasına başlanılıb və s. Artıq 2020-ci ildən etibarən Orta Dəhliz ilə ayda iki dəfə olmaqla Türkiyədən Çinə müntəzəm olaraq konteynerlərin daşınması həyata keçirilir. Yalnız 2021-ci ildə Çin-Avropa arasında, hər iki istiqamət üzrə ümumilikdə dəmir yolu ilə 84,9 milyard dollarlıq yük daşınması həyata keçirilib. 2020-2021-ci illərdə bu dəhlizdə nəql edilmiş yükün ümumi həcmi 350 min – 530 min ton arası olsa da, təkcə 2022-ci ildə bu rəqəm 3,2 milyon tona qədər artıb. Orta dəhliz Çindən gələn yüklərin Qazaxıstandan keçərək Xəzər dənizinə, Azərbaycana və oradan da Gürcüstan və Türkiyə üzərindən Avropadakı son təyinat ölkələrinə çatmasına imkan yaradır. 2021-ci ilə müqayisədə 2022-ci ildə ümumilikdə “Şimal-Cənub” dəhlizi ilə yükdaşımalarda 90 faiz, Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu – Orta dəhliz üzrə daşımalarda isə 41 faiz artım olub. Orta dəhliz Çin və Avropa arasında daşınan yüklərin cəmi 3-5 faizini təşkil etsə də, Şimal dəhlizində yaranan nasazlıq, regionda baş verən yeni geosiyasi və geoiqtisadi reallıqlar səbəbindən Orta dəhliz üzərindən daşınmaların təqribən 15-20 faizədək, hətta daha çox artacağı gözlənilir”, - deyə şöbə müdiri qeyd edib. Aqil Əsədov qeyd edib ki, ölkəmizin qoşulduğu beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə 2023-cü ildə 32,8 milyon ton yük daşınıb ki, bunun da 53 faizi “Şərq-Qərb”, 28,3 faizi “Şimal-Cənub”, 18 faizi “Şimal-Qərb”, 0,7 faizi isə “Cənub-Qərb” nəqliyyat dəhlizinin payına düşür: “Dəhlizlər üzrə daşınan yükün 56,8 faizini tranzit yüklər təşkil edib. 2023-cü ildə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə yük daşınmasından 555,4 milyon manat gəlir əldə edilib ki, bunun da 62,2 faizi tranzit yük daşınmalarının payına düşür. Bununla belə, qeyd edilənlər potensial imkanları tam əks etdirmir və dəhlizlər üzrə daşınmaların bir neçə dəfə artırılması imkanları mövcuddur. Dəhlizlərə yük cəlbədiciliyində əsas problem kimi dəhlizlər üzərində koordinasiyanın gücləndirilməsi və vahid (uzlaşdırılmış) idarəetmənin

olması göstərilirdi. Prezidentin qəbul etdiyi qərarla Azərbaycan Nəqliyyat və Kommunikasiya Holdinginin yaradılması məhz nəqliyyat sektorunda, daşıma tariflərində vahid yanaşmanı, müxtəlif nəqliyyat növləri arasında uzlaşmanı, korporativ maraqlardan ümumi maraqlara keçidi təmin edəcək. Dövlət başçısının müsahibədə səsləndirdiyi “Biz istəyirik ki, Cənubi Qafqazda sülh olsun, əməkdaşlıq olsun, onlar bizə mane olmasınlar. Onlar Türkiyə ilə Azərbaycan arasında coğrafi maneə kimi fəaliyyət göstərməsinlər. Zəngəzur dəhlizi açılmalıdır və açılacaqdır. Onlar bunu nə qədər tez başa düşsələr, o qədər də yaxşıdır. Biz belə vəziyyətdə qala bilmərik. Biz Azərbaycanın ayrılmaz hissəsi olan Naxçıvana niyə müxtəlif, başqa yollarla getməliyik? Bizim birbaşa əlaqəmiz olmalıdır və bu əlaqə Ermənistanın suverenliyini şübhə altına qoymur” fikirləri bir daha onu göstərir ki, Zəngəzur dəhlizi reallıqdır. Hələlik Zəngəzur dəhlizinə Ermənistan qısqançılıqla yanaşsa da, bu, Azərbaycan ilə yanaşı region dövlətlərinin, eləcə də Avropanın, dünyanın marağında olan bir layihədir və yaxın gələcəkdə reallaşması qaçılmazdır. Dövlət başçısının “Ermənistan Zəngəzur dəhlizinin icrasına əngəl törətmək istəyir. Amma nail ola bilməyəcək. Məcbur edəcəyik onları, məcbur edəcəyik” kimi qətiyyətli fikirləri o deməkdir ki, heç bir kənar təsir, Ermənistanın vaxt qazanmaq üçün yersiz bəhanələri, davamlı şəkildə xarici havadarlarından silahlar alması qalib Azərbaycanın qarşısını kəsə bilməz. Gözləntilərə gəldikdə isə Zəngəzur dəhlizi, əksər region dövlətləri üçün uzunmüddətli perspektivlər vəd etməklə yanaşı, Azərbaycanın da tranzit imkanlarını genişləndirəcək. Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinə inteqrasiya edəcək Zəngəzur dəhlizi beynəlxalq səviyyədə daşımalar üçün ən cəlbedici marşrutlardan biri kimi diqqəti cəlb edir. Çindən Avropaya və əksinə daşımaların ən qısa marşrutunu təmin edən Zəngəzur dəhlizinin yaradılmasında ən mühüm məqamlardan biri də türkdilli ölkələr arasında əlaqələrin genişlənməsi imkanları ilə bağlıdır. 1,1 trilyon dollardan çox nominal ümumi daxili məhsulu olan türkdilli ölkələri strateji və iqtisadi baxımdan birləşdirəcək Zəngəzur dəhlizi həm dəmir, həm də avtomobil yolları ilə Naxçıvandan keçməklə Türkiyəyə qədər uzanacaq. Zəngəzur dəhlizinin nəqliyyat, kommunikasiya, infrastruktur layihələri nəinki bütün Türk dünyasını birləşdirəcək, həmçinin bu dəhlizin açılması Qərbdən Şərqə uzanan ticarət yollarının mayakına çevrilməklə, global dəyər zənciri formalaşdıracaq”.

Şöbə müdiri diqqətə çatdırıb ki, yalnız son 20 ildə Azərbaycanda 19 min kilometr avtomobil yolu, 1400 kilometr dəmir yolu tikilib və ya əsaslı təmir edilib.

“Bakı şəhərində və ətraf ərazilərdə yol-nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi ilə bağlı proqram həyata keçirilib, yeni yollar salınıb, çoxsaylı yol ötürücüləri tikilib və s. Hazırda Bakıda cəmi 750 min avtomobil var və bu o qədər də böyük rəqəm deyil. Əhalinin hər 1000 nəfərinə cəmi 250 avtomobil düşür. Məlumat üçün qeyd edim ki, bir çox ölkələrdə 1000 nəfərə 600-dən çox maşın düşür. Məsələn, Almaniyada 1000 nəfərə 675 avtomobil düşür. Deməli, Bakının tıxacı avtomobillərin sayı ilə bağlı deyil. Tıxacların əsas səbəblərindən biri sürücülərin avtomobili düzgün idarə etməməsidir. Çünki 4 zolaqlı yolda heç vaxt avtomobillər 4 zolaqla getmir. Bəzən 4 zolaqlı yolda avtomobillərin 6-7 zolaqla düzülüb getdiklərinin şahidi oluruq. Əgər sürücülər yollardakı zolaqların tələblərinə əməl etsələr, Bakıda tıxac xeyli azalar. Qaydalara əməl edilmir, bu zaman qəza qaçılmazdır, nəticə isə uzun tıxacın yaranmasına gətirib çıxarır. Ona görə də tıxacların azaldılması üçün kütləvi və davamlı maarifləndirmə, maarifləndirici televerilişlər, nəşr materialları zəruridir”, - deyərək bildirdi.

Aqil Əsədov əlavə edib ki, digər vacib məsələ yol kənarında parklanmalarla bağlıdır: “Ümumilikdə, şəhərsalma və nəqliyyat planlamasının daha səmərəli uzlaşdırılması mümkün və lazımdır. Avtomobillərin parklanması hər zaman diqqətdə saxlanmalı və yol cibləri xüsusi ərazilər ilə hərəkət hissəsindən çıxarılmalıdır. Nəhayət, insanların ictimai nəqliyyatdan istifadəsi stimullaşdırılmalıdır. Daha cəlbedici qiymətlərlə həftəlik, aylıq, illik gediş kartları satışa çıxarılmalıdır. Taksilərə ictimai nəqliyyat statusu verilməklə, avtobus zolaqlarına giriş hüququ verilməlidir və s.

Bütün bunlarla yanaşı, Bakı şəhərində kiçik və orta tutumlu metrobusların tətbiqi, şəhərin müəyyən ərazilərinə avtomobil buraxılışlarına məhdudiyyətlərin tətbiqi də mümkündür və nəzərdən keçirilə bilər. Məsələn, məhdudlaşdırılan ərazilərə həftənin cüt günləri cüt nömrəli, tək günləri tək nömrəli avtomobillərin girişinə icazə verilə bilər. Qeyd edilənlərlə yanaşı, hesab edirəm ki, davamlı maarifləndirmənin aparılması həm yol-hərəkəti qaydalarına əməl edilməsi, həm də ictimai nəqliyyatdan istifadə baxımından əlverişli ola bilər”.