

# Qazaxıstan böyük trk layihəsində: Azərbaycan n qazanacaq

---

**Tarix: 23-07-2017**

**<http://www.cebhe.info/qazaxistan-boyuk-turk-layihesinde-azerbaycan-ne-qazanacaq->**



**Akif Mustafayev: “Bu məsələdə siyasi təsirlər də var”**

Bu günlərdə dəmiryolu layihəsi rvsində ilk sərnişin sınađı reallaıb. Nazirlər Bakı-Tbilisi-Qars dmiryolundakı istifadə edərək Qarsdan Gürcüstana səyahət ediblər. BTQ-nin ilk sərnişinləri Türkiyə Nəqliyyat, Dnizilik və Kommunikasiya naziri Əhməd Arslan, Azərbaycan Dəmir Yolları İdarəsinin rəhbəri Cavid Qurbanov, Gürcüstan Dəmir Yolları sədri Mamuka Bakhtadze, Qazaxıstan Dəmir Yolları rəhbəri Kanat Alpispayevi olub. Türkiyəli nazir BTQ-ni  ölkənin dünyanın xidmətinə təqdim etdiyi layihə olacađını vurđulayıb.

Layihə dünyanın bir çox ölkələri nn əhəmiyyətli olacaq. Qeyd edək ki, Qazaxıstan da bu prosesə qoşulub. Qazaxıstandan daşınan yüklərin Bakının lt limanına v Azərbaycan zrindən Bakı-Tiflis-Axalkalaki-Qars Dəmiryolu ilə Türkiyəyə daşınması baş

verəcək. Sonrakı mərhələdə isə həmin dəmiryolu xətti Sarıqamışa, oradan isə Ərzurum və Ərzincan dəmiryol xəttinə qoşulması nəzərdə tutulur. Yəni Türkiyənin ümumdəmiryol şəbəkəsinə qoşulması və Ədirnəyə qədər uzadılması planlaşdırılıb. Azərbaycandan daşınan yüklərin, yəni Bakı-Tbilisi-Qars Dəmiryolu xəttinin Türkiyənin dəmiryolu şəbəkəsinə qoşulması imkan verəcək ki, yüklər Türkiyə ərazisindən Ədirnə stansiyasına çıxmaqla, oradan birbaşa Avropaya daşınmasını təmin etsin. İkinci istiqamət isə imkan verir ki, Samsunq və Zonquldağ istiqamətindən daşımalar Qara dənizə çıxarılsın. Üçüncü istiqamət imkan verir ki, Türkiyənin İsgəndərün və Nersin limanları vasitəsilə Egey dənizinə çıxarılmasını təmin etsin. Eyni zamanda həmin dəmiryol şəbəkəsi yükdaşımların Aralıq dənizinə çıxarılmasına da şərait yaradır.



“Cümhuriyyət” qəzetinə layihənin əhəmiyyətindən danışan TRASEKA nəqliyyat dəhlizi layihəsinin hökumətlərarası komissiyasının Azərbaycan üzrə Milli katibi Akif Mustafayev deyib ki, ilk daşınma sadəcə bir sınaq idi: **“Bu sınaq qatarıdır. Sınağı ona görə həyata keçirilir ki, qatar o yolu gedə bilirmi? Çünki qatar gedən zaman müəyyən qüsurlar, problemlər aşkarlana bilər. Dəmiryolunun təntənəli, rəsmi açılışına qədər bu qüsurlar aradan götürülməlidir. Uzun müddətdir ki, bu layihənin əhəmiyyətliliyindən danışırıq. Tarixə nəzər salsaq,**

Azərbaycanın birbaşa dəmiryolu ilə Avropaya çıxışı olmayıb. Biz Avropaya ancaq o yolla çıxmışıq ki, Orta Asiyadan yüklər Qazaxıstan ərazisindən keçərək, Xəzər dənizi vasitəsilə Azərbaycana gəlib, Azərbaycandan dəmiryolu vasitəsilə Gürcüstana, oradan isə Qara dəniz limanlarına, Qara dəniz vasitəsilə isə Avropaya gedib. Yəni qarışıq, dəniz yolu və dəmiryolu vasitəsilə olub. Ya da illərlə avtomobil yolu ilə gedilib.

Birbaşa dəmiryolu bağlantısı Azərbaycanla Avropa arasında olmayıb. İlk dəfə belə dəmiryol bağlantısı yaranır. Əgər Çin ərazisindən başlansa, Orta Asiya ölkələrinin hamısında olan dəmiryol yükləri, xüsusən də konteynerlər birbaşa Qərbi Avropaya qədər gedə bilir. Konteynerlər, ya da yüklərlə olan qatarlar, səbəkədə olan sənişinlər bərə gəmilərinə mindirilir. Bərə gəmisi odur ki, onun içərisinə bir neçə qatar yerləşdirmək olar. Qatar yenə də gəlib Bakıda quru dəmiryoluna çıxır. Oradan isə Azərbaycan və Gürcüstan bağlantısı ilə gedib Bakı-Tbilisi-Qars vasitəsilə Türkiyəyə, Türkiyədən isə Avropaya çıxır. Bu mümkün qədər qısa və əhəmiyyətli yoldur. Asiya və Avropanı birləşdirən mövcud marşrutlarla müqayisə edəndə bu daha əhəmiyyətli layihədir. Bu yolda daha yükləmə və yükləri aşırımağa ehtiyac qalmır. Eyni vaqonlara yüklənən yük birbaşa Avropaya gedib çıxır. Bu da sözsüz ki, təkcə Azərbaycan üçün deyil, həmin layihədə iştirak edən şirkətlərə, dəhliz boyu gəlir və mənfəət gətirir”.

Akif Mustafayevin sözlərinə görə, sözügedən layihənin tətbiqi bir qədər zaman alan məsələdir: “Bu prosesdir və işlənməlidir. Təsəvvür edin ki, layihə hələ 10 ildir ki, tikilməkdədir. Təbii ki, bunun tətbiqi də bir günün işi deyil. Dəmiryolu xəttində relsarası ölçü məsələsi də var. Məsələn, Azərbaycanda olan relslərarası məsafə Sovet dövründən qalma kriteriyalara görə daha enlidir. Amma Türkiyədə və Çində o daha dardı. Yəni burada özünü tənzimləyən qatarlar alınmalıdır ki, onların təkərləri sərhəddən keçəndə avtomatik dəyişir. Azərbaycanda yanaşı Gürcüstan və Qazaxıstanda relslərarası məsafə 1620 mm-dir. Amma Türkiyədə onun məsafəsi 1570 mm-dir. Mənə verilən informasiyalara görə bu kriteriyaları özündə cəmləşdirən qatarlar artıq mövcuddur və alınmaqdadır. Yəni

avtomatik onların təkərləri dəyişir. O qatarlar varsa, daha yaxşı olar, əgər sərhəddə dəyişirsə, bu xeyli vaxt itkisi olar. Bundan əlavə qatar bir neçə sərhəd gömrük komitələrinin yanından keçir.

Qazaxıstan Sərhəd Gömrük Komitəsi, Qazaxıstan-Azərbaycan Gömrük Buraxılış Məntəqəsi, Azərbaycan-Gürcüstan Gömrük Buraxılış Məntəqəsi, Gürcüstan-Türkiyə Gömrük Buraxılış Məntəqəsi, Türkiyə, Avropa və digər gömrük məntəqələrində bütün dəhliz üzrə gərək sadələşmə aparılsın. Bu Azərbaycanda müəyyən qədər olub. Lazımdır ki, digər dəhlizlərdə də həyata keçirilsin. Mümkün qədər qatarların işinə maneə olmamalıdır. Həm layihə ilə bağlı sürətlə işlənilməli, həm də cəlbedici rol oynamalıdır. Burada alternativ yollar da mövcuddur. Hazırda Çindən qatarlar, konteynerlər birbaşa Rusiya ərazisindən Avropaya girirlər. Çünki Qazaxıstan, Rusiya və Belarus eyni gömrük ittifaqındadırlar. O biri tərəfdən Çindən Qazaxıstan, Türkmənistan vasitəsilə həmin o qatarlar İrana gedə bilirlər. İrandan isə Türkiyə vasitəsilə Avropaya çıxı bilirlər”.

TRASEKA rəsmisi əlavə edib ki, dəhlizin cəlbediciliyi üçün əsas 4 şərt vacibdir: “İlk növbədə tariflər münasib olmalıdır. Dünyada hər bir şeydə qiymətlər böyük rol oynayır. Ona görə də dəmiryol daşımalarında qiymətlər sərfəli olmalıdır. Gediş zamanı mümkün qədər az vaxt itirilməlidir. Xidmət yüksək səviyyədə olmalıdır. Gömrük Sərhəd Məntəqələrində servis müsbət və sadələşmiş formada olmalıdır. Daha əsas şərt isə təhlükəsizlik məsələsidir. Bu şərtlər yerinə yetirilsə, dəhliz cəlbedici olacaq. 10 ildir ki, Azərbaycan bu məqsədə çatmaq üçün çalışır. Bərələr alınır, infrastrukturalar qurulur, milyonlarla vəsaitlər xərclənir. Azərbaycanda deyil, Qazaxıstanda, Türkiyədə və digər dövlətlərdə bu işlər görülür. Ümid edirəm ki, layihə müsbət nəticəsini verəcək və yaxın illərdə bu dəmiryolu işləməyə başlayacaq. Öz gəlirini verəcək. Burdan həm dövlətlər qazanacaq, həm dövlətlərarası münasibətlər yüksələcək, həm də sənişinlər üçün rahatlıq yaranacaq. Bir çox sənişinlər var ki, onlar hava nəqliyyatı ilə uçmağa ehtiyat edirlər. Düzdür, vaxtı çox səmərəli idi, amma qiyməti bahadır. İnsanlar var ki, uçağa minməyə qorxurlar. Bu mənada dəmiryolu daha məqbuldur.



**Dövlətləri gəzə-gəzə bu dəmiryolundan istifadə etmək olar. Bu turizm üçün də əhəmiyyətlidir”.**

Qazaxıstanın prosesə qoşulmasının əhəmiyyətinə gəlincə, Akif Mustafayev qeyd edib ki, **Azərbaycan, Qazaxıstan, Türkiyə və Gürcüstan TRASEKA Proqramının iştirakçılarıdır. Bu çoxtərəfli saziş nəticəsində də təsdiqlənib. Hələ mərhum prezident Heydər Əliyevin vaxtında TRASEKA-nın bərpası ilə bağlı böyük bir sənəd imzalandı. Qazaxıstan da bu prosesə nəzarət edəcək və baxacaq ki, hansı tərəfdən bu layihə ilə işləsin. Əslində Qazaxıstan çoxşaxəli siyasət yürüdür. Yəni, bu ölkə həm Rusiya ərazisindən işləyəcək. Hazırda da işləyir. Həm Azərbaycan ərazisindən TRASEKA , həm də İran dəhlizi ilə işləyəcək. Bir sözlə, hara əlverişli olacaqsas, ora ilə çalışacaq. Bu məsələdə siyasi təsirlər də var. Əsas odur ki, həmin siyasi təsirlər bu məsələyə toxunmasın Siyasi təsir deyəndə Rusiya ilə Qazaxıstan münasibətlərindən söhbət gedir. Yəni, bu iki ölkə arasında münasibətlər daha yaxşı qurulub. Qazaxıstan Azərbaycana da yaxın dövlətdir. Xəzərin o başında Qazaxıstan, bu başında isə bizik. Əlbəttə ki, həm Qazaxıstan, həm də Türkmənistan çalışacaqlar ki, Çindən gələn yüklər Azərbaycan tərəfindən göndərsin. Ona görə də biz elə cəlbədicil olmalıyıq ki, digər dövlətlər düşünsün ki, Azərbaycan ərazisindən yüklər göndərmək daha əlverişlidir. Bunun üçün isə çalışmalıyıq”.**

**Alçına Amilqızı  
Cebhe.info**