

Iran rəsmiləri son günlər Zəngəzur dəhlizinin reallaşması əleyhinə yönəlmiş ardıcıl bəyanatlar səsləndirirlər. Regionda yeni nəqliyyat və kommunikasiya marşrutu formalaşdırmağa çalışan İran Rusiya, Türkiyə, Azərbaycan və Çinin "Bir kəmə-Bir yol" kəməridən yan keçməklə Avropa bazarına çıxış imkanı əldə etmək niyyətindədir. Söhbət Fars körfəzindən başlayaraq İran, Ermənistan və Gürcüstan üzərindən keçməklə Qara dəniz vasitəsilə yülkərin Bolqarıstan və Yunanıstan limanlarına daşınmasını nəzərdə tutan layihədən gedir. İranın hakimiyyət dairələri Zəngəzur dəhlizinə alternativ kimi irəli sürülən bu layihəni "Qafqaz dəhlizi" adlandırdır.

Əsasında, rəsmi Tehran Çindən və Hindistandan daşınan yüklərin də bu yolla nəql olunmasında maraqlıdır. Yeni İran Çinin prosedən kənarında qalmasını istəmir. Tehran hakimiyyətini narahat edən məqam daha çox "Bir kəmə-Bir yol" layihəsinin Mərkəzi Asiya üzərindən keçməklə Cənubi Qafqazda Zəngəzur dəhlizinə birləşməsidir. Bu işə həm Azərbaycanın, həm də Türkiyənin bölgədə strateji mövqeyini gücləndirə bilər. Ona görə də İran tranzit daşımalar üçün regionda nəqliyyat dəhlizlərinin saxələndirilməsini təklif edir. Əsas məqsəd Cənubi Qafqazda İranın geosiyasi və geoiktisadi rolunu artırmaq, xüsusilə də Türkiyəni və Azərbaycanın strateji əhəmiyyətli layihələrdən kənarında qoymaq və Ermənistan üzərində təsirini saxlamadan ibarətdir. İran rejimi bundan Azərbaycana təzyiq vasitəsi kimi istifadə etmək niyyətindədir. İranın xarici işlər naziri Hüseyn Əmir Abdullahaşın son bəyanatının da, məhz Tehran, Moskva və Pekin arasında Cənubi Qafqazda regional dəhlizlərə nəzarət uğrunda rəqəbətdən qaçnaqlandığı ehtimal edilir. "İran Rusiyadan və Çindən asılı olmaq niyyətində deyil, bu ölkələrlə münasibətlər qarşılıqlı marağ əsasında inkişaf etdiriləcək", - Abdullahaşın belə deyib. Nazirin sözlərinə görə, xarici siyasətin əsas xüsusiyyətlərindən biri Tehranın milli maraqlarını maksimum dərəcədə artırmaq üçün dünyanın digər bölgələrində mövcud olan bütün imkanlardan istifadə etməkdir: "Şərqə baxmaq Qərb vektorundan tamamilə imtina etmək demək deyil. Qərb liderlərinə coğrafi olaraq Asiyada olduğumuz, Çin, Rusiya və Hindistandan bəzə yaxın olduğunı səmimi şəkildə bildirdik".

Orta Doğu Araşdırmaçılar Mərkəzinin rəhbəri Sədrəddin Soltan "Cümhuriyyət" qəzetinə bildirib ki, İran, Rusiya və Çin regional proseslərdə, diktatira rejimlərinin müdafiəsində tərəfdaş üyü kimi çıxış edir. ABŞ-in sanksiyalarına cavab verilməsində Rusiya və Çin İranı müdafiə edir: "Çini və Rusiyanı İranın sabit müttəfiqi sayırıq. Çünki hər üç ölkə Qərbin sanksiyalarına məruz qalıb. İran Rusiyaya və Çinə görə təkrarən sanksiyalara

məruz qalmamaq üçün onlardan asılı olmadığını bildirir. Amma heç kimsə sifr deyil ki, İran iqtisadiyyatının 40 faizinə Çin nəzarət edir. Ötən il imzalanmış iktirafli müqaviləyə əsasən, İran şirkətləri Çinin nəzarətində fəaliyyət göstərəcək. Hətta həmin şirkətlərin mühafizəsi üçün Çindən İrana təhlükəsizlik xidmətinin əməkdaşları gəlib. Bundan başqa, Çin İranın ən böyük neft və qaz alıcısıdır. Çinin və Rusiyanın Qərba münasibəti həm də ABŞ-

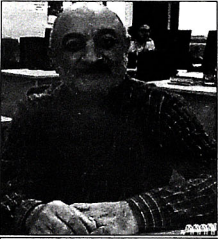
verir ki, Paymanpak İranın Rusiya və Avropaya gedən ticarət dəhlizlərinin Azərbaycan ərazisindən yan keçəcəyini əlavə edib. "İran mallarının Azərbaycan ərazisindən keçməsi həmişə problemli olub. Bunun nəzərə alınaraq, Azərbaycana alternativ olan iki dəhliz üzərində dayanıq. Marşrutlardan biri Ermənistan başlaib Gürcüstan ərazisindən Rusiyaya keçir. Bu yol bir ayə hazır olacaq. Digər yol

getmək üçün vaqonları gərək Avropadan keçməklə göndərilir. Yaxud Ermənistan qarşı çıx aylarında yol bağlananda Rusiyaya Fars körfəzindən keçməklə yükdaşımalar həyata keçirsin. Amma Zəngəzur dəhlizinin açılması həm İrana, həm də Ermənistan sərəfəli olmaqla yanaşı, həm də xeyli qənaət edir. Zəngəzur dəhlizi təhlükəsizlik baxımından etibarlı olmaqla yanaşı, riskli də deyil. Zəngəzur dəhlizinin uzunluğu cəmi 44 kilometr ol-

etmir. Ona görə də heç bir bəyənəlxalq şirkət İrana sərmaəyə bəyənir. Bu səbəbdən də İranın layihələri kağız üzərində qalacaq. Belə layihələrdən biri də İran təbi qazının Pakistandan keçməklə Hindistana və Çinə nəqlini nəzərdə tutur. 100 milyard dollarlıq bu layihə də İran hakimiyyətinin etibarlı tərəfdaş olmaması səbəbindən baş tutmadı. İran regionda və dünya iqtisadiyyatında etibarlı tərəfdaş kimi nüfuzunu çoxdan itirib. Dün-

İrənin Zəngəzur dəhlizinə alternativini baş tutmayacaq

in və Avropanın İrana münasibətinə təsir göstərib. Ona görə də İran rəsmiləri belə bəyanat verirlər ki, guya müstəqildir və Çin və Rusiya ilə bərabərhüquqlu əməkdaşlıq edirlər. Əgər belədirsə, Rusiyanın Ermənistanə gön-



Sədrəddin Soltan:
"O yolu keçmək üçün nə İranın, nə Ermənistanın vəsaiti var"

dərđiyi silahları nə üçün Gürcüstan üzərindən deyil, İran vasitəsilə ötürürdünüz? Deməli, İran regionda Rusiyanın və Çinin dayaq nöqtəsidir. Koronavirus dünyada Çindən sonra ikinci ölkə kimi İranda yayıldı. Çünki İran xəbərdarlıqlara baxmayaraq, Çinlə ticarət əlaqələrini dayandırmadı. Nəticədə, COVID-19 virusu İran vasitəsilə digər ölkələrə keçdi. Ermənistan və Qarabağdan gələn erməni sürücülər koronavirusa ilk dəfə İranda yoluxmuşdular. Yeni əlaqələr bu qədər dərin və sıxdır. O ki qaldı, İranın Fars körfəzindən Qara dənizə nəqliyyat dəhlizi çəkmək layihəsinə, bu cəfəng ideyadır. İran riskli ölkədir, İraqda, Suriyada, Yəməndə, Fələstində müxtəlif münaqişələrdə iştirak edir. Üstəlik, ölkədə hakimiyyət daxilində münasibətlər birnəməli deyil. Hakimiyyətin aşağı strukturlarında çox ciddi narahatlıq var. Belə bir ölkəyə heç bir xarici dövlət öz malını ixrac etməz".

Qeyd edək ki, İran Ticarətinin İnkişafı Təşkilatının prezidenti Əlirza Paymanpak Azərbaycana sət çixiş edib. Yerli KİV xəbər



isə Xəzər dənizindən keçir", - deyə məmur söyləyib. İranın Yol və Şəhərsalma nazirinin müavini Xeyrullah Hademi də İLNA agentliyinə müsahibəsində anoloji açıqlama ilə çıxış edib. "Ermənistan İrandan Gürcüstanə yeni tranzit yolu yaratmağı planlaşdırır və Tehran bu yolu tikintisində iştirak etmək niyyətindədir", - deyə Hademi bildirdi. "Ermənistan İrandan Gürcüstanə yeni tranzit yolu yaratmağı planlaşdırır. Bu yolun tikintisində iştirak etməyə hazır olduğumuzu bildirdik", - deyən hazır müavini əlavə edib ki, ermənilərin münaqişələri ilə heç bir əlaqəsi olmayan yeni dəhliz yaratmaq planı çox vacib məsələ və əsas vəzifədir. "Birincisi, bu Gorus-Qafan avtomobil yolunu əvəz etmək üçündür. İkincisi, İranın Şərqi Azərbaycan əyalətini İrevanla birləşdirən avtomobil yoluna alternativdir. Mövcud yol son dəyişikliklərə görə, Azərbaycanın bir hissəsi sayılan ərazidən keçir".

Hademi iddia edib edib ki, Azərbaycan tərəfi yalnız bir keçid məntəqəsinin olduğu kiçik hissəyə görə keçid haqqı toplayır. Sədrəddin Soltanın sözlərinə görə, Zəngəzur dəhlizinə alternativ yol çəkmək üçün İranın maliyyə vəsaiti yoxdur. Ona görə də verilən açıqlamalar həqiqətə əks etdirmir: "İrənin və Ermənistanın bu yolu çəkmək üçün böyük maliyyə vəsaiti olmadığına görə, ümid Çinə qalır. Həmin vəsait heç Rusiyada da yoxdur. Çinin işə belə risklə gedəcəyi ehtimalı çox azdır. Bu layihəyə görə Ermənistanın yükləri Rusiyaya

yanın apancı ölkələri belə işə yaxındır öz şirkətlərini İrandan çıxarırlar. BP, "Lukoil" "Statoil" kimi böyük şirkətlər İrənə tərk edib. İranın məqsədi Azərbaycandan keçən nəqliyyat-infrastruktur layihələrini gözəndə salmaq, guya ona alternativ yaratmaq, yni zamanda, İran-Ermənistan qarşılaşğını nümayiş etdirməkdir.

Bunlar işə mənasız addımlardır. İran öz ölkəsində təhlükənin, müəllimlərin, təqaüdçülərin pulunu ödəyə bilmir. İran hakimiyyəti iqtisadi islahat aparmaq üçün vəsait tapmır. İrəndəki bütün texnologiyalar köhnəlib, yenisini də ala bilmir. İran mülki əyləsiyasında istifadə olunan təyyarələrin 70 faizi istismara yarasız haldadır. Belə bir ölkə yolu necə çəkə bilər? Ona görə də heç kim İranın layihələrinə investisiya ayırmayacaq. Real layihə Zəngəzur dəhlizidir. Ermənistan ərazisindən alternativ yol inşa etmək üçün Gorus-Təvət istiqamətində digər altından böyük tunel çəkilməlidir. O tunel çəkmək üçün də nə İranın, nə Ermənistanın vəsaiti var. İrana həmin yolun inşasına böyük maliyyə ayırmaqdan, Azərbaycanın Gorus-Qafqan yolunda yerləşdirdiyi gömrük-keçid məntəqəsinə rüsum ödəyib oradan hərəkət etməsi daha sərfəli olar".

Müştəfik Abdulla