

□ **Cənubi Qafqazda həyata keçirilən hər yeni layihə müstəqil Azərbaycanın, təkcə regionda yox, beynəlxalq arenadakı siyasi və iqtisadi çəkisini daha da artırır. “Xəyallar” gerçəkləşdikdə dünya ölkəmizin milli maraqlarına daha hörmətlə yanaşır, bizim mövqeyimizlə hesablaşır, sözümlə dəyər verir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun açılışı da dünyanın ən nüfuzlu beynəlxalq qurumları və dövlətləri tərəfindən məhz belə qarşılandı. İstisna təşkil edən isə təbii ki, Ermənistanın nümayiş etdirdiyi mövqe oldu. O Ermənistan ki, bölgənin sabitliyi və təhlükəsizliyi üçün artıq neçə illər, daha doğrusu, neçə əsrlərdir ki, təhlükə mənbəyi kimi qalmaqda, liderləri cəfəng ideyalarının əsiri olaraq, hətta öz xalqını belə zülmə qatlaşdırmaqdadır.**

Dünənə qədər “Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Azərbaycandakı böhran və Türkiyədəki siyasi kollaps üzündən daha işləyəsi olmayacaq”, “BTQ-nin heç bir iqtisadi səmərəsi yoxdur”, “BTQ tranzit nəqliyyat xətti kimi heç bir ölkə üçün maraqlı deyil” və sair bu kimi cəfəng media məşətləri uyduran Ermənistan da, ona dəstək verən daxili və xarici anti-azərbaycançılar da bu il oktyabrın 30-da çox güclü bir şok yaşadılar. Çünki artıq Bakı-Tbilisi-Qars əsrin super regional layihəsi olmaqla yanaşı, min kilometrərlə ərazini, onlarla dövləti əhatə edən bir meqalayihənin – “Bir kamər, bir yol” layihəsinin çox mühüm tranzit dəhlizinə çevrilmişdir.

Amma bunun heç də xarici ölkələrin, hətta super güclərin, xüsusilə güclü erməni lobbilərinin təzyiqi olmadan ötürüldüyünü demək olmaz. Tarixin arxivinə yığılan bu sərəm maneələr nə qədər bizi incitsə də, reallıqda həqiqətən möhtəşəm bir hadisənin baş verəcəyindən xəbər verirdi. O arxivi çözləyib bir çox məqamlara aydınlıq gətirməyə çalışdı ki, ölkəmizin geosiyasi müstəvidə hansı maneələri dəf etdiyini aydın görə bilək.

“Yeni İpək...” yoxsa, “Dəmir İpək Yolu”

Bəri başdan bildirim ki, BTQ-ni yeni dünyanın iqtisadi maraqlarına xidmət baxımından “Yeni İpək Yolu” adlandırılarsa da, əslində onu uzaqgörən və müdrik siyasi liderlərin dəmir iradəsi və soyuq məntiqi sayəsində ərsəyə gələn “Dəmir İpək Yolu” adlandırmaq daha caiz olardı. Amma tarix tarixliyində qalır.

XIX əsrdə “Böyük İpək Yolu” terminini tarix elminə gətirmiş alman səyahətçisi və alimi K.Rixterhofen yazırdı ki, antik və Çin sivilizasiyalarını birləşdirən bu transkontinental yol özünün parlaq fəaliyyəti dövründə Roma, Vizantiya, Ərəb xilafəti, Hindistan, Monqolustan, Çin kimi müxtəlif dövlətlərin maraqlarını

birləşdirirdi. Bu yolun yolçuları olmuş böyük səyyahlar və tədqiqatçılar çinli Syuan Tsyuan, italyalı Marko Polo, ispaniyalı Klavixio, ərəb İbn Fədlan, rusiyalı Afanası Nikitin və başqaları da öz əsərlərində geniş məlumatlar verirlər. Məhz bunlardan xəbərdar olan iki dövlətin müdrik liderləri – Çin Xalq Respublikasının keçmiş sədri Tszyan Tszeminlə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyev 1994-cü ildə görüşərək qeyd edildi ki, “iki ölkə arasında əlaqələrin 2000 ildən çox tarixi var və bu tarixin kökləri “Böyük İpək Yolu” dövrlərinə gedib çıxır”.

1994-cü il martın 7-də baş tutan bu səfər çərçivəsində iki ölkə arasında 11 sənəd imzalandı ki, onlardan biri də hava yolunun açılması ilə bağlı idi. Bu səfər, eyni zamanda, “Böyük İpək Yolu”nun tarixi təcrübəsi əsas götürülərək işlənən yeni layihə – TRASEKA-nın daha ciddi şəkildə gündəmə gəlməsində mühüm rol oynadı. Çox keçmədi ki, 1998-ci ilin sentyabrında Bakıda “Böyük İpək Yolu”nun bərpası probleminə həsr olunmuş beynəlxalq konfrans keçirildi və yekunda 32 dövlət Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə coxtərəfli sazişi imzaladılar.

Bütün bunlar onu göstərirdi ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin tikintisi ideyası hələ SSRİ dağılandan sonra, 90-cı illərdə müzakirə mövzusu olmuşdur və bu layihənin ideya müəlliflərindən biri, bəlkə də birincisi elə ümummilli lider Heydər Əliyev olmuşdur. Çünki hələ Sovetlər Birliyinin Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini vəzifəsində çalışarkən, birbaşa onun nəzarətində olan sahələrdən biri də nəqliyyat sektoru, xüsusilə dəmir yolları idi. Ona görə bu sahənin potensialını da, gələcəyini də ulu öndər çox gözəl bilirdi. İkinci bir tərəfdən, indi Rusiyaya böyük fayda verən Transsibir layihəsinin mühüm bir hissəsinə çevrilmiş Baykal-Amur magistralının tikintisinə də bilavasitə Heydər Əliyev rəhbərlik etmişdi. Hələ o zaman bir çox dövlət

xadimləri, politoloqlar bu layihəni iqtisadi yüksəlişdə olan Asiya nəhənginin Avropaya müxtəlif nəqliyyat marşrutlarına ciddi marağı ilə əlaqələndirərək, onu “böyük geosiyasi inqilab” kimi də dəyərləndirirdilər. Bu “inqilabi” reallaşdırmağın zamanı yetişi. Onun reallaşması isə regionda bir çox beynəlxalq layihələrin həyata vəsiqə almasında müstəsna rol oynayan Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin qismətini düşdü. İlk dövrlərdə yaranan çətinliklərdən danışıarkən İlham Əliyev deyir: **“Mən prezident vəzifəsinə seçildəndən demək olar ki, dərhal sonra bu layihə ilə məşğul olmağa başlamışam. Görürdüm ki, burada böyük çətinliklər var. İlk növbədə, maliyyə çətinliyi və texniki məsələlərin həlli. Çünki ölkələr arasında bir çox razılaşmalar əldə olunmalı idi. O vaxt biz bunu həll etdik. Bu layihə ilə bağlı siyasi əngəllər törədilməyə başlandı”.**

görə, **“Qars-Gümrü dəmir yolunu kənarda qoymaq və Ermənistanı iqtisadi və ticarət sahəsində ziyan vurmaq ABŞ-ın uzunmüddətli regional maraqlarına zərbə vurur”.** Konqresmenlərin təkidli 2007-ci ildə onunla nəticələndi ki, ABŞ Konqresi Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun maliyyələşdirilməsini ABŞ şirkətlərinə qadağan edən qanun qəbul etdi.

İnsafən, ABŞ-da da bu layihənin gerçəkləşməsinə maraq göstərənlər kifayət qədər idi. Amma erməni lobbisinin maliyyələşdirdiyi siyasi elitanın nümayəndələri öz maraqlarından uzağı görmək istəmirdilər. Buna baxmayaraq, layihənin Azərbaycan üçün geosiyasi və iqtisadi əhəmiyyətini yaxşı başa düşən Azərbaycan Prezidenti müdrik diplomatiyası, iradəsi və qətiyyəti ilə yanaşı, ölkəmizin iqtisadi qüdrətini də ortaya qoydu. Prezident İlham Əliyev 2006-cı il martın 16-da Dünya Azərbaycanlılarının II Qurultayındakı

Bakı-Tbilisi-Ərzurum, Cənub Qaz dəhlizi enriji layihələrində olduğu kimi, region dövlətlərinə güclü iqtisadi impuls verəcək Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsindən, daha geniş götürsək, Asiya ilə Avropanı birləşdirən böyük bir nəqliyyat dəhlizindən də kənardaqaldı. Onun həsəd və paxıllıq üzündən heç zaman hesablaşmaq istəmədiyi Azərbaycan isə enerji layihələrində olduğu kimi, bu prosədə də regional liderliyini təsdiqlədi. Prezidentimiz dəmir yolunun açılışında bunu özünəməxsus şəkildə ifadə etdi: **“...Bir çoxları, xüsusilə bəzi xarici dairələr Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun tikintisinə inanmırdılar. Hesab edirdilər ki, bunun reallaşması mümkün deyil, bunun reallaşması üçün lazım olan texniki imkanlar və maliyyə vəsaiti imkan verməyəcək ki, bu layihə gerçəkləşdirilsin. Ancaq üç ölkə göstərdi və sübut etdi ki, bu, mümkündür. Bizim güclü iradəmiz, qarşılıqlı dəstək,**



Avropanın ÇXR-ə ixracına gəldikdə isə bu 170,136 milyard avroya bərabər idi. Yəni Çindən gələn 2 konteynerə, Avropanın əks istiqamətdə çıxan bir konteyneri düşürdü.

Bəs qonşu Rusiya necə, bu yol onun iqtisadi maraqlarına nə qədər zərər vura və ya xeyir verə bilər? Erməni lobbisinin nəzarətində olan media orqanları bu marşrutu Rusiya nəqliyyat yükdaşımaqlarına ciddi zərbə vurduğunu yazsalar da, bu ölkənin əksər iqtisadçı ekspertləri, politoloqları məsələyə tam fərqli və qərəzsiz mövqedən yanaşaraq obyektivlik nümayiş etdirirlər. Onların böyük bir qismi Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun Rusiya üçün də çox sərfəli bir marşrut olduğunu tutarlı arqumentlərlə əsaslandırırlar.

Qaldı məsələyə qərəz və məkrlə yanaşan, bu yolda siyasi məna axtaran bəzi xarici mətbuat orqanlarına və politoloqlara, onlara ən tutarlı cavabı Çin Xalq Respublikasının Rusiya Federasiyasındakı səfirliyinin səlahiyyətli naziri, Şərqi İqtisadi Forumunun nümayəndəsi Çjan Di vermişdir. Ona sual verəndə ki, indi bərpə edilən və Çindən Avropaya uzanan “İpək Yolu” niyə qonşu Rusiya ərazisindən keçə bilməz? o zaman Çjan Di çox fəlsəfi bir cavab vermişdir: “İpək Yolu xəritədə hansısa bir xətt, yüklərin A məntəqəsindən B məntəqəsinə çatdırılması deyil. İpək yolu dəvə karvanının yolu da deyil. Bu inkişaf və kamilləşmə yoludur. Bu yola qoşulmağa hamının hüququ var...” Bu rakursdan çıxış edib deyə bilərəm ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu geosiyasətdən daha çox, geoiktisadiyyata xidmət edəcək.

“Xəyal” sayılan gerçəyə çevrildəndən sonra dünyanın super

gücləri olan dövlətlər də hərəkətə keçməyi lazım bildilər. Dünənə qədər erməni lobbisinin təzyiqləri ilə bu layihənin maliyyələşməsinə kəskin qəbul etməyən Amerika Birləşmiş Ştatları belə indi həqiqətə çevrilən layihəyə tam başqa mövqedən yanaşmağa başlayır. Əlbəttə, bunun da müəyyən səbəbləri var və onlar birbaşa bu ölkənin meqa şirkətlərinin iqtisadi maraqları ilə bağlıdır. Məsələn, bir neçə il bundan əvvəl Birləşmiş Ştatların geooloqları Əfqanıstanda ümumi dəyəri 900 milyard dollara çatan litium, dəmir, kobalt, qızıl və mis ehtiyatları aşkar etmişlər. O zaman “The New York Times” qəzeti yazırdı ki, bu ölkədə 421 milyard dollarlıq dəmir, 274 milyard dollarlıq mis, 81,2 milyard dollarlıq niobyum, 50,8 milyard dollarlıq kobalt, 25 milyard dollarlıq qızıl, 24 milyard dollarlıq molibden ehtiyatları yatır. Nəzərə alsaq ki, ABŞ bu sərvətləri iqtisadi sanksiyalarla sıxışdırdığı Rusiya ərazisindən daşımayacaq, o zaman bu marşrutun Yeni İpək Yolundan keçəcəyinə heç bir şübhə qalmır. Belə arqumentlər kifayət qədərdir və onlar Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun böyük potensialı hesablandığını göstərən faktlardır.

Digər tərəfdən, Asiyadan kommersiya və digər yüklərin Qərbi və əksinə daşınması üçün infrastruktur, ilk növbədə etibarlı nəqliyyat marşrutu tələb edilir. İndi Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu kimi multimodal konteyner daşımaqlarını həyata keçirmək üçün mövcud olan infrastruktur bu tələbatı tam ödəyəcək.

(ardı var)

İlqar RÜSTƏMOV,
“Xalq qəzeti”



Siyasi əngəllər düşündüyümüzəndə də çox idi. Ancaq ən diqqət çəkəni ABŞ tərəfindən gəldi. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin müzakirələri başlayanda ABŞ-ın və Avropa İttifaqının müəyyən dairələri tələsik bu layihənin maliyyələşməsinə iştirak etməyəcəklərini bəyan etmişdilər. Xüsusilə ABŞ Konqresinin erməni məsələlərinə cavabdeh qrupunun Nümayəndələr Palatasına təqdim etdiyi sənəddə göstərilirdi ki, bu dəmir yolunun tikintisinə yardım göstərməyi Birləşmiş Ştatların şirkətlərinə qadağan edirlər. Konqresmenlərin fikrinə

cəsarətli nitqi ilə bunu bütün dünyaya bəyan etdi: “Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun tikintisi bizim əsas vəzifələrimizdən biridir və biz buna nail olacağıq. Belə olan halda Türkiyə Azərbaycanla dəmir yolu vasitəsilə birləşəcək, bütün yüklər bu marşrutla həyata keçiriləcək. Eyni zamanda, o da aydındır ki, bizim torpaqlarımızı işğal edən, bizim ölkəyə qarşı təcavüz edən ölkə – Ermənistan bütün bu layihələrdən kənardaqalacaq”.

Yəni işğalçı Ermənistan öz perspektivsiz və heç zaman gerçəkləşməyəcək ambisiyalarını üzündən Bakı-Tbilisi-Ceyhan,

bir-birimizə inam olan yerdə bütün işləri görmək mümkündür”.

Rusiyanın bir çox mətbuat orqanları yazırdılar ki, Rusiyanın cənub sərhədlərində yeni geosiyasi reallıq formalaşır. Sovet İttifaqının dağılmasından sonra ilk dəfə olaraq bu reallıq Moskvanın, hətta Vaşinqtonun da himayəsi ilə deyil, Pekinin himayəsi ilə yaradılır. Məsələnin iqtisadi tərəfi məlum idi: 2016-cı ilin yekunlarına görə Çinin Avropa İttifaqının 28 üzv ölkəsi ilə əmtəə dövriyyəsi 514,779 milyard avroya bərabər idi ki, bunun da 344,642 milyard avrosunu Çinin Qoca dünyaya ixracı təşkil edirdi.