



(Əvvəlki qəzetin 3 dekabr 2017-ci il tarixli sayında)

Açılışından heç bir ay keçməsinə baxmayaraq, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Ermənistanın siyasi elitasının kefinə əməlli-başlı soğan doğrayıb. Ermənistanlı şərhçi İosif Qubadyan açılış ərzində REGNIUM informasiya resurslarında dərc etdirdiyi “Bakı-Tbilisi-Qars Ermənistanı oyundan kənarında saxladı” məqaləsinin ikinci başlığında daha kəskin mövqedən çıxış edərək Ermənistanın Ümummilli Hərəkət Partiyasının nümayəndəsi, ictimai-siyasi xadim və yazıçı Vano Sıradaqyanın aşağıdakı ifadəsini sitat gətirir: “Ermənistan böyük yollar ayrıcındakı hündür qayada oturmuş min illik kor bayquşa dönür”. Kifayət qədər sərt və həm də çox dəqiq bənzətmədir. Ermənistan, həqiqətən, siyasi şizofreniyaya mübtəla olmuş isteblişmentinin “Böyük Ermənistan” xülyasının qurbanına çevrilərək regionun artıq “bayquşuna” çevrilmişdir.

Ermənistanın regionda “kor bayquşa” çevrilməsinin günahını isə heç də kənarında axtarmaq lazım deyil. Tarixin yaddaşında, haqqında elə də geniş söhbət açılmayan, məhz Azərbaycanın Ermənistan tərəfindən “dəmiryolu blokadasının” qurbanına çevrilməsi kimi acı həqiqətlər var. Bu gün istər Ermənistanın xaricdəki havadarları, istərsə bu dövlətin başında duran xəstə təxəyyüllü insanlar özləri bir vaxtlar Azərbaycanı blokada vəziyyətinə salmağa cəhd etmişdilər. Xatırlayırınsızsa, sovet dönəmində dəmir yolu Naxçıvandan Gümrüyə, oradan Qarsa gətirdi. Ermənistan hələ SSRİ-nin mövcud olduğu illərdə

nəzərdə tutulur.-İ.R.) reallaşmasına yönələn investisiyanı kompensasiya etmək üçün yüksək tariflər müəyyənləşdirilməlidir. Fikirləşirəm, buna təmkinlə yanaşmaq lazımdır, həm də bu layihənin reallaşmasına biz mane ola bilmərik”.

Eks-prezidentin dediklərindən zaman ancaq onu təsdiqlədi ki, onlar həqiqətən bu yolun tikintisinə mane ola bilmədilər. Amma buna çox böyük yerlərdən, hətta Amerika Konqresindən, əvvəldə qeyd etdiyimiz kimi, maneələr yaratmağa cəhdlər oldu. Bu, Ermənistan hakimiyyətinin bəd niyyətinin göstəricisi idi. Köçəryanın mətbuat katibi olmuş Viktor Soqomonyan bunu təsdiqləyərək bildirdi ki, Ermənistan bütün mümkün vasitələrlə bu dəmir yolunun tikintisi proqramına mane olmağa çalışdı, lakin “bu ölkələrin daxili işlərinə daha artıq qarışmaq və proqramın reallaşmasına imkan verməmək mümkün

Azərbaycan dəmir yolunun Meqriddən keçən hissəsində hərəkəti dayandırdı, Naxçıvana və həmçinin İrana gedən yolu Azərbaycanın üzünə bağladı. O zaman Azərbaycanın haqqını kimsə tanımaq istəmədi və sonda Ermənistanın dəmir yolu blokadası siyasəti elə onun öz əleyhinə çevrildi. Bu yerdə müdrik dəmiryolçuların zamanın sınaqlarından çıxmış sözləri yada düşür: “Relsin iki başı var, ikisi də dəmirdəndir”.

Ermənistan Azərbaycanın suverenliyinə qəsd edərək onun torpaqlarını işğal edəndən və Dağlıq Qarabağ münaqişəsini alovlandırandan 25 ildən artıq vaxt keçir. Dünya unutmamalı idi ki, Azərbaycanın da öz sözünü demək vaxtı gəlib çatacaq. Kifayət qədər sanballı belə sözün biri də Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ideyası kimi meydana çıxdı və bütün təzyiqlərə, maneələrə və informasiya təxribatlarına baxmayaraq, reallığa doğru yol aldı.

Müəllif yazır: “Əvvəllər Yerevan Ermənistanı kənarında qoyacaq dəmir yolunun tikintisinə ciddi yanaşmırdı. 2004-cü ildə Ermənistanın keçmiş prezidenti Robert Köçəryan İqtisadiyyat İnstitutunda tələbələrə görüşü zamanı arın-arxayın bəyan edirdi ki, bu dəmir yolu tikilməyəcək, çünki iqtisadi cəhətdən sərfəli deyil”.

“Aykakan jamanak” qəzeti də xatırladır ki, artıq bir ildən sonra – 2005-ci ildə Köçəryan Ermənistan Dövlət Universitetinin tələbələri ilə görüşdə bu mövzuya qayıdaraq bildirir: “Regionda nə qədər çox dəmir yolu olsa bir o qədər yaxşıdır. İstənilən halda bizim ərazimizdən keçən dəmir yolu rəqabətqabiliyyətli olacaq, çünki Axalkalakı-Qarsın (Bakı-Tbilisi-Qars

əhəmiyyət daşıyan “əvəz olunmaz” Tbilisi-Gümrü-Qars dəmir yolunun funksiyasını tam əvəz edirdi. Yəni Ermənistanın qonşuları öz aralarındakı dəmiryol əlaqələrini yalnız Qars-Gümrü hissəsi ilə təmin edə bilirdilər, lakin Ermənistan-Türkiyə arasındakı problemlərə görə bu yol 25 ildir ki, fəaliyyət göstərmir.

Ermənistanın iqtisadi icmalçısı Ayk Gevorkyan isə məsələnin iqtisadi tərəfini şərh edərək, Ermənistan buna qarşı hansı addımı ata bilər? sualına aydınlıq gətirməyə çalışır: “Ermənistan hakimiyyəti Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yoluna qarşı İran-Ermənistan dəmir yolunu qoymaq istəyirdi. Daha doğrusu, onun haqqında qaldırıldığı səs-küyü. Bu, Serj Sarkisyanın hələ 2008-ci ilin oktyabrında “yaxın illərdə” işləyəcəyini bəyan etdiyi həmin dəmir yoludur. İşləmədi və işləyəcək deyildi. Yumşaq desək, bu iqtisadi cəhətdən sərfəli layihə deyildi.

etmişdi ki, İran-Ermənistan dəmir yolu xəttinin tikintisi layihəsinin heç bir səmərəsi yoxdur, “bu, divarda dalana... qonşu evin divarına pəncərə açmağa bənzəyir”.

Başqa bir variant – İranla normal avtomobil yolu ola bilərdi. Bunun üçün artıq mövcud olan bir çox sahələrdə körpülər və tunellər tikmək tələb olunurdu və on milyonlarla, uzağı 100-200 milyon dollar vəsait tələb olunurdu. Bunun əvəzinə dəyəri 1,5 milyard olan Şimal-Cənub avtomobil magistralının tikintisi qərara alındı. Artıq 4 ildir ki, bu yol tikilir, ancaq o hələ də İran-Ermənistan yolunun çətin keçiləcək hissəsinə gəlib çatmamışdır. Daha 2-3 il lazımdır ki, Zəngəzur döngələrinə gəlib çatsınlar”.

Bu şərhə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun açılışından əvvəl yazan Gevorkyan isə öz oxucularına istehza ilə baş verəcək hadisəni belə çatdırır: “Oktyabrın 30-da çox mühüm

yasi mahiyyət daşıdığı bəyan etsələr də, elə öz politoloqları, iqtisadçı ekspertləri və ölkələrinin taleyi üçün narahat olan bəzi siyasi xadimləri onların cavabını verirlər. Məsələn, Ermənistanın Milli Təhlükəsizlik Şurasının katibi Artur Baqdasaryan bildirir ki, Bakı və Ankara bütün vasitələrlə regionda anti-ermənistan siyasəti həyata keçirirlər. Bu siyasətin əyani nümayişi Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yoludur.”

Ermənistan Milli Şurasının sədr müavini, iqtisadçı ekspert Mikayıl Melkumyanın şərhə isə bunun tam əksini açıqlayır: “Əlbəttə, bu dəmir yolunun indi də, elə əvvəlcədən də siyasi əhəmiyyəti böyükdür. Ancaq bununla belə, iqtisadi cəhətdən də onun əhəmiyyəti elə az deyil. Bu dəmir yolu gələcəkdə Gümrü-Qars dəmir yolu üçün çox ciddi rəqəbat yaradacaq ki, bu da Ermənistan tərəfi üçün sərfəli deyil”.

Sayları az da olsa, məsələyə öz ölkəsinin milli maraqları rakursundan baxan erməni politoloqları da var. Məsələn, Sarkis Artsuruni “1in.am” saytında dərc etdiyi təhlili məqaləsində yazır: “Əgər regional prosesləri daha qlobal müstəvidə araşdırsaq, aydın olar ki, Ermənistanın Dağlıq Qarabağ məsələsində status-kvonu dəstəkləməsi siyasətinin mahiyyətə heç bir perspektivi yoxdur. Bu siyasət bizim ölkəni təcrid edir və Ermənistanın daxilində təhlükəli demoqrafik konyuktura yaradır. Buna baxmayaraq, Ermənistanın fəaliyyətdə olan hakimiyyətinin nə Ermənistan-Rusiya, nə də Qarabağ münaqişəsinə münasibətlərinə yeni baxışı da heç bir ümid doğurmur. Bu fonda Ermənistanın regional təcrid olunması günü-gündən reallığa çevrilir.”

BTQ haqqında bu ölkənin peşəkar dəmiryolçularından da öz obyektiv mövqeyi ilə seçilənlər var. Onlardan biri, hələ 10 il əvvəl layihənin tamamilə real olduğunu və gerçəkləşəcəyini söyləyən Ermənistanın “Apavan” nəqliyyat ekspedisiya şirkətinin icraçı direktoru Qaqik Ağacanyandır. O, qış fəslində qar yağmasından yoxuşlarda BTQ-də qatarların hərəkətinin mümkün olmayacağı fikrini rədd edərək bildirir ki, bu problem Avropa ölkələrində necə həll edilirsə, burada da eləcə yoluna qoyulacaq. “Yük daşıyanlar üçün yükün neçə ölkədən keçəcəyinin heç bir fərqi yoxdur. Bu gün tranzit yükdaşıma avtomat rejimdə tənzimlənir”.

Ermənistanın Bakı-Tbilisi-Qars

dəmir yolundan kənar qalması, bu regional layihənin TRASEKA beynəlxalq nəqliyyat proqramına salınmasına belə imkan vermədi. Lakin, Avropa İttifaqı yeni Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin açılışını alqışladı. Qurumun Azərbaycan nümayəndəliyinin bu münasibətlə yaydığı bəyanatda deyilir: “Avropa İttifaqı qonşu-əməkdaş ölkələrlə qarşılıqlı münasibətlərin yaxşılaşmasına yönələn layihələri həmişə dəstəkləyir. Türkiyə ilə Bolqarıstan arasında, eləcə də Azərbaycanla Mərkəzi Asiya arasında nəqliyyat əlaqələrini bundan sonra inkişaf etdirəcək bu layihə qədim İpək Yolu boyu Avropa ilə Asiya arasında sürətli və etibarlı quru əlaqələri təmin edəcək. Biz həmçinin analoji enerji əlaqələrini təmin edəcək “Cənub” qaz dəhlizi layihəsini də dəstəkləyirik”.

Beynəlxalq Kreditorlar Təşkilatının prezidenti Robert Abdullin Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu haqqında danışıqların yazır: “Ümumən, qloballaşma proseslərinin dərinləşdiyi, ölkələrin yük axımları üçün optimal marşrutlar axtardığı bir vaxtda nəqliyyat infrastrukturunu layihələri tam milli layihələr olmaq çərçivəsindən çıxırlar. Ona görə də bir-biri ilə qonşu olan ölkələrin iqtisadi rəqabətqabiliyyətliliyinin mühüm amili nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı üzrə beynəlxalq qərarlar olur. Bu qərarlar da öz növbəsində qoyulan investisiyaların özünü doğrultması, istismarın etibarlılığı və siyasi-iqtisadi risklərdən müdafiə prinsiplərinə əsaslanır. Bu baxımdan da, reallaşan bu layihə Qafqaz regionu ölkələrinin iqtisadi inkişafına təkan verəcək, az da olsa regional münqişələrə neqativ təsirləri azaldacaq”.

Təbii ki, bütün bunlar, mahiyyətə heç nəyi dəyişməyir. Çünki BTQ artıq reallıqdır və bu dəmir relslər üzərində artıq dünyanın onlarca ölkəsinə fayda gətirən tranzit yüklər daşınır, Bakı, Tbilisi dünyanın logistika mərkəzlərinə çevrilir. Ancaq yaxın vaxtlarda, deyəsən, bir şey həqiqətən dəyişəcək. Erməni xalqı öz ağılsız və xəstə təxəyyüllü hakimiyyətindən canını qurtarmasa, məmləkətdən sərgərdan düşəcək, Ermənistan isə “kor bayquş” yox, artıq kor dilənçi kimi dünyaya əl açıb, sədəqə diləyəcək.

(ardı var)

İlqar RÜSTƏMOV,
“Xalq qəzeti”



deyil”. Burunlarından uzağı görməyən rəhbərliyi müdafiə etmək üçün Soqomonyan da “bu yolun heç bir iqtisadi əsaslandırılmasının olmadığını və yalnız siyasi məqsəd daşdığı” bildirmişdi.

İosif Qubadyan şərhində belə bir sual qoyur: “Niyə hakimiyyət mənsubları bu dəmir yolunun “bütün mümkün vasitələrlə” reallaşmasına mane olmağa çalışırdılar?” Məsələ burasında idi ki, bu marşrut dünənə qədər region üçün mühüm

Ancaq Serj Sarkisyanın bəyanatından sonra bu yolun tikintisi ilə bağlı məsələlər 2016-cı ilə qədər hökumətin bütün proqramlarına daxil edilmişdi. Yalnız hökumətin ötən il qəbul etdiyi proqramda İran-Ermənistan dəmir yolunun tikintisi ilə bağlı məsələlər çıxarılmışdı”.

Başqa bir yazar, “Aravot” qəzetinin müxbiri Emma Qabrielyan isə yazır: “2015-ci ilin iyununda “Rusiya Dəmir Yolları” ASC-nin prezidenti Vladimir Yakunin bəyan

hadisə baş verəcək. Növbəti belə mühüm hadisə isə yaxın illərdə, İrani Azərbaycanla birləşdirəcək Qəzvin-Rəşt dəmir yolu tikilib istifadəyə verildə baş verəcək”.

Doğrudur, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun açılışından sonra Ermənistanın hakimiyyət qorunları regionda iqtisadi cəhətdən ağır və çıxılmaz vəziyyətə düşdüklerini narazı xalqdan gizlətmək üçün bütün vasitələrlə bu yolun heç bir iqtisadi səmərə verməyəcəyini, yalnız geosi-