

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu global tarixi hadisədir

XXI əsrin əsas strateji planlarından olan, dünyanın 100 böyük layihəsi siyahısına daxil edilən, bir çoxlarının xəyal zənn etdiyi, reallaşacağına ümid etmədikləri Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin açılışı baş tutdu. Təkcə üç dövlət deyil, həmçinin onlarca xalq və ölkə arasında körpü rolunu oynayacaq Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin inşası xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Bu, hər üç ölkənin, eyni zamanda, həmin nəqliyyat dəhlizinin xidmətlərindən istifadə etmək marağında olan digər ölkələrin də sıx nəqliyyat əlaqələri qurmasına böyük imkanlar açacaq.

Azərbaycan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin təşəbbüskarı və əsas iştirakçısı olmaqla gələcəyə hesablanmış daha bir addım atdı. Bakı-Tbilisi-Qars götürə biləcəyi bütün iqtisadi üstünlüklərlə yanaşı, tranzit daşımaların mərkəzinə çevrilən Azərbaycanın regionda söz sahibi olmasını təsdiqləyən bir faktor kimi çox önəm daşıyacaqdır.

Tarixə öteri nəzər

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu bağlantısı layihəsi barədə danışıqlara hələ 1993-cü il iyulun 26-29-da Ankara şəhərində keçirilmiş Türkiyə-Gürcüstan Qarışıq Nəqliyyat Komissiyasının iclasında başlanılıb. 2002-ci il iyulun 20-21-də Türkiyənin İstanbul şəhərində Türkiyə-Gürcüstan nəqliyyat nazirlərinin iclasında bu layihənin həyata keçirilməsi barədə imzalanmış protokolda layihə üzrə hazırlıq işlərinin görülməsi nəzərdə tutuldu. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev 2004-cü il iyunun 14-də Gürcüstana rəsmi səfəri zamanı Gürcüstanın ovahtkı Prezidenti Mixeil Saakaşvili ilə keçirdiyi mətbuat konfransında Gürcüstandan Türkiyəyə dəmir yolu tikintisinin layihəsinə dəstəklədiyini bəyan etmiş və ölkəmizin də bu layihədə iştiraka hazır olduğunu bildirmişdir. Həmin vaxtdan etibarən layihənin reallaşması istiqamətində danışıqlar daha da intensivləşmiş, bu istiqamətdə bir sıra görüşlər keçirilmişdir. 2004-cü il 28 dekabr tarixində layihə ilə bağlı Birgə İşçi Qrupu yaradılmışdır.

BMT Avropa İqtisadi Komissiyasının (AİK) Daxili Nəqliyyat üzrə Komitəsinin 2005-ci il 16 fevral tarixində Cenevrədə keçirilən 67-ci iclasında Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu layihəsinin Trans-Avropa və Trans-Asiya dəmir yolu magistralının birləşməsinə təmin edən bağlantı kimi qəbul edilməsi təklif edilmişdir. Bu layihə AİK tərəfindən hazırlanan Trans-Avropa avtomobil yolları və Trans-Avropa dəmir yolları layihələrinə dair Baş Planın Yekun Hesabatına (2005-ci ilin mart buraxılışı) 1-ci dərəcəli prioritet layihə kimi 4 balla qiymətləndirilərək daxil edilmişdir. AİK-in Daxili Nəqliyyat üzrə Komitəsinin 2005-ci il 21 fevral tarixi sənədində əsasən, Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu bağlantısı layihəsi "Beynəlxalq kombinəedilmiş daşımaların mühüm xətləri və müvafiq obyektləri haqqında Avropa Sazişi"nin I Əlavəsinə C-E 692 indeksi ilə daxil edilmişdir.

2005-ci il mayın 25-də Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac boru kəmərinin Azərbaycan hissəsinin açılışında mühüm bir sənəd imzalandı. Prezident İlham Əliyev, Gürcüstan Prezidenti Mixeil Saakaşvili və Türkiyə Prezidenti Əhməd Nəcəf Sezar Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə arasında Bakı-Tbilisi-Qars birləşdirici dəmir yolu xətti layihəsi haqqında bəyannamə imzalandılar. Bu bəyannamə, əslində, hər üç dövlətin rəhbərlərinin Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin nə dərəcədə gərəklili olduğunu dair baxışları idi. Dövlətimiz digər mühüm məsələlərdə olduğu kimi, bu layihənin də reallaşmasında öz qəti mövqeyini açıq şəkildə ortaya qoydu.

Qazaxıstan, Çin, Azərbaycan,

Ərdəğanın üçtərəfli görüşü baş tutdu və Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə üçtərəfli regional əməkdaşlıq sammiti sənədlərinin imzalanması mərasimi keçirildi.

Prezident İlham Əliyev 2007-ci il fevralın 21-də "Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu layihəsinin həyata keçirilməsi ilə əlaqədar tədbirlər haqqında" sərəncam imzaladı. 2007-ci il noyabrın 21-də Gürcüstanın

BTQ: əhəmiyyəti və dividendləri

Ümumi uzunluğu 846 kilometr olan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin 504 kilometrlik hissəsi Azərbaycanın ərazisinə düşür. Dəmir yolu xəttinin 263 kilometri Gürcüstandan keçir. Yolu 79 kilometri isə Türkiyə ərazisindədir. Dəmir yolu xəttinin inşasının başlanması 2005-ci

deməkdir. Dəmir yolu xətti Mərkəzi Asiya ölkələrinin – Türkmənistan, Özbəkistan, Qırğızıstan, Tacikistan, habelə Qazaxıstanın Avropa və dünya bazarlarına çıxışı asanlaşdıracaqdır. Bu məkanla Əfqanıstanın da imkanları unudulmamalıdır. Layihə NATO-nun da diqqət mərkəzindədir. NATO ölkələri üçün bütün tərəfdaşlarla qoşunların Əfqanıstandan daha qənaətlili və təhlükəsiz yolla çıxarılmasında

sabitliyə və iqtisadi inkişafa böyük töhfə verəcək, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə mühüm tranzit qovşağına çevriləcəkdir. Hər üç ölkə beynəlxalq yüklərin daşınmasından əlavə, tranzit gəlirləri də əldə edəcəkdir ki, bu da sosial-iqtisadi rifahın artması deməkdir.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti ilk baxışda regional layihə təəssüratı yaratsa da, əslində,

dayandırıldığını, icazəsiz keçmək istəyən təyyarələri vuracaq qırıq açılış və bunun ardınca Ermənistanla arasındakı dəmir yolunu da bağlamışdır. Ərazidən axırını yük qatırı 1993-cü il iyulun 6-da keçmişdir.

Amerika Erməni Beynəlxalq Komitəsinin açıqlamasına görə, embarqo Ermənistan iqtisadiyyatına ildə 570-720 milyon dollar ziyan vurur. Sərhəd qapılarının açılacağı

Bakı-Tbilisi-Qars – Şərqlə Qərb arasında “Dəmir İpək Yolu”

Gürcüstan və Türkiyə respublikalarının nəqliyyat nazirlərinin 2006-cı il 27 iyul tarixində Qazaxıstanın paytaxtı Astana şəhərində keçirilmiş görüşündə Çin tərəfi layihəni dəstəkləmiş, Qazaxıstan tərəfi isə layihənin reallaşacağı təqdirdə BTQ dəmir yoluna ildə 20 milyon tonndan az olmayaraq yük cəlb edəcəyinə zəmanət vermişdi. 2007-ci il yanvarın 12-13-də Tbilisidə və sonra yanvarın 22-25-də Bakıda hər iki ölkənin müvafiq nazirlərinin səlahiyyətli nümayəndələrinin iştirakı ilə görüşlər keçirilmişdir. Görüşlərin nəticəsi olaraq "Bakı-Tbilisi-Qars

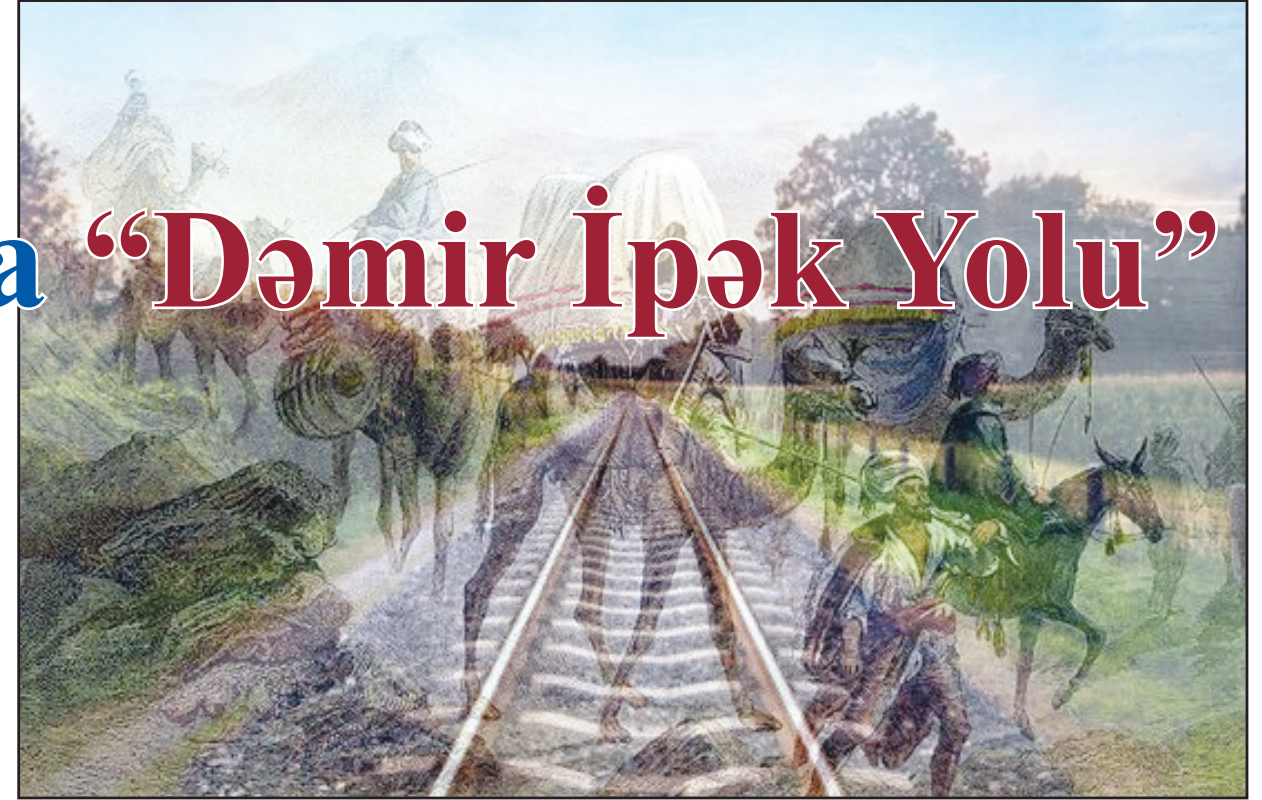
Tetri-Skaro rayonunda – Marabda stansiyasında Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu bağlantısının Gürcüstan hissəsinin, 2008-ci il iyulun 24-də isə Türkiyənin Qars şəhərində Bakı-Tbilisi-Qars bağlantısının Türkiyə hissəsinin tikintisinə start verildi.

2010-cu il 6 iyul tarixində Azərbaycan Respublikası Prezidentinin sərəncamı ilə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin çəkilişi ilə bağlı mühüm məsələlərin yer aldığı "Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyat sisteminin 2010-2014-cü illər üzrə inkişafına dair Dövlət Proqramı" təsdiq edildi. 2013-cü ildə Qəbələ şəhərində

ildə nəzərdə tutulsa da, həmin dövrdə maliyyə mənbələrinin olmaması səbəbindən tikintinin başlanması ləngimişdir. ABŞ və Avropa İttifaqı dəmir yolu xəttinin Ermənistanın kənar keçdiyinə görə ona qarşı çıxmış və tikintinin maliyyələşdirilməsindən imtina edərək bunun əvəzində bağlı qalmış Qars-Gümrü-Tbilisi dəmir yolu xəttinin açılmasını təkid etmişlər. Təbii ki, Ermənistanın məlum təcavüzü səbəbindən bu tələblər rədd edilmiş və dəmir yolu xəttinin tikintisinin maliyyələşdirilməsini Azərbaycan və Türkiyə öz üzərlərinə götürmüşdü. Layihənin maliyyə tutumu 1,1 milyard ABŞ dollarından artıqdır. Onun 775 milyon dolları Gürcüstanın, 345 milyon dolları isə Türkiyənin payına düşür. Qeyd edək ki, Gürcüstanın layihədəki payı Azərbaycanın bu məqsədlə ayırdığı kredit hesabına reallaşdırılmışdır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsinin həyata keçirilməsi üçün Azərbaycan tərəfi birinci mərhələdə Gürcüstana 25 il müddətinə 1 faiz dərəcəsi ilə 200 milyon dollar kredit vermişdir. Ondan sonrakı mərhələdə isə Azərbaycan tərəfi Gürcüstana 5 faiz dərəcəsi olmaqla yenə də 25 il müddətinə 575 milyon ABŞ dolları əlavə kredit ayırmışdır.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti Avropa ilə Asiya arasında daşımalarda əsas yol kimi çıxış edəcək. Prezident İlham Əliyev açılış mərasimindəki nitqində xüsusi vurğuladı ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Avropadan Asiyaya ilə birləşdirən ən qısa və etibarlı yoldur. Layihəni cəlb edici olan əsas amil onun tarixi İpək Yolu üzərində qurulması, eyni zamanda, bu coğrafiyada yerləşən türkdilli dövlətlərin inteqrasiyasında mühüm əhəmiyyət daşımasıdır. Bakı-Tbilisi-Qars 1 milyon sərnişin və 6,5 milyon ton yükdaşıma qabiliyyətinə malik olacaq. Ehtimallara görə, dəmir yolu xəttinin daşıma imkanları 2034-cü ildə 3 milyon sərnişin, 17 milyon ton yükə çatacaq.

Asiyada yüklərin əsas təməl ölkəsi Çin bu layihənin gerçəkləşməsinə marağı yüksəkdir. Türkiyə Prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdəğanın da vurğuladığı kimi, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun reallaşması ilə "Orta dəhliz" layihəsinin ən önəmli mərhələsi başa çatdırılmış olur və Londondan Çinə birbaşa dəmir yolu xətti qurulur. Çindən gələn yük Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsi sayəsində "Orta dəhliz" vasitəsilə 12-15 gündə Avropa İttifaqı ölkələrinə çatacaq. Hazırda Çindən Avropaya gedən yükün həcmi 240 milyon tonndan çoxdur. "Orta dəhliz"lə bu yükün 10 faizi daşınarsa, bu, 24 milyon ton əlavə yük daşınması



Bakı-Tbilisi-Qars xəttindən istifadə olunması gündəmədədir. Rəsmi Bakı bu məsələdə NATO ilə əməkdaşlıq etməyə hazır olduğunu bəyan etmişdir.

Bu layihə Naxçıvan Muxtar Respublikasını blokadan çıxara-raq, onun nəqliyyat müstəqilliyinin təmin edilməsində də mühüm rol oynayacaq. Belə ki, Ermənistanın Azərbaycanı məlum təcavüzü nəticəsində paytaxt Bakını Naxçıvanla birləşdirən quru nəqliyyat kommunikasiyaları bağlanmışdır. Sərnişin daşımaları əsasən hava nəqliyyatının, yük daşımaları isə İran və Türkiyədən keçməklə avtomobil nəqliyyatının üzünə düşmüş, tarixi dəmir yolu xətti isə regional və tranzit daşımaların kənarında qalmışdır. Bu isə Naxçıvana ayrıca bir dəmir yolu qoşulunun çəkilməsi aktual bir məsələyə çevirir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsi ilə bağlı növbəti plan da məhz Qarsdan Naxçıvana dəmir yolu xəttinin çəkilməsidir. Bununla da, Naxçıvan Muxtar Respublikasının nəqliyyat müstəqilliyi problemi tam təmin ediləcək və oradan da İrana keçid olan dəmir yolu xətti ilə bütün Yaxın Şərq regionuna çıxış əldə olunacaqdır.

Qeyd olunmalıdır ki, bu layihənin həyata keçirilməsi iqtisadi səmərəlilik, sürət, vaxt tezliyi, təhlükəsizlik və etibarlılıq baxımından böyük əhəmiyyətə sahibdir. Dəmir yolu xətti turizmin inkişafına da imkan yaradacaq, turistlərin sayında artım müşahidə olunacaqdır. Gələcəkdə Avropa və Asiya ölkələrinə məxsus yüklərin bu dəmir yoluna cəlb edilməsi hər iki istiqamətdə daşımaların həcmi artıracaqdır. Eyni zamanda, dəmir yolu xətti ilə yalnız yük qatarlarının deyil, sərnişin qatarlarının da hərəkəti təmin olunacaqdır. Bütün bunlar isə öz növbəsində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin Azərbaycan üçün nə qədər əhəmiyyətli olduğunu bir daha təsdiqləyir.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun inşası Azərbaycan-Türkiyə iqtisadi və humanitar əlaqələrinin inkişafına da çox dəyərli əlavə stimullar verəcəkdir. Eyni zamanda, bu layihə ilə regionda

əhəmiyyətliyinin miqyasına görə, global səciyyə daşıyır. Strasburqla uzaq Şanxay birləşdirəcək böyük İpək Yolunda qısa bir bağlantı olsa da, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu iki qitəni polad rellərlə birləşdirəcək "Dəmir İpək Yolu" adını qazanmışdır. Layihə regionda böyük sosial-iqtisadi effektivliyə zəmin yaradacaqdır.

Ermənistan-şovinst siyasətin əsiri

Azərbaycan, Türkiyə və Gürcüstan bölgədə inkişaf etdikcə, iqtisadiyyatlarını böyütdükcə Ermənistan bu proseslərdən kənar qalmalı olur. Ermənistanın xaricə çıxışı təmin edən başlıca dəmir yolu xətləri Azərbaycanla bağlıdır ki, bunlar da onun respublikamıza məlum təcavüzü nəticəsində qapanmışdır. Mənfur qonşularımız xaricə çıxış imkanını qazanmaq üçün əsasən iki istiqamətdə səy göstərirlər. Birincisi, 2007-ci ildə bəyənilmiş Ermənistan-İran dəmir yolunun tikintisi layihəsidir. Orta hesabla 500 kilometr uzunluğunda olan dəmir yolu xəttinin (420 kilometr Ermənistan, 80 kilometr İran) çəkiliş layihəsinin investisiya təminatı 2 milyard ABŞ dolları həcmində hesablanır. Lakin layihənin reallaşması üçün tələb olunan maliyyə demək olar, Ermənistanın hazırkı dövlət büdcəsi qədərdir ki, bu da onun imkanları daxilində deyildir. Hələ də rəsmi İravan İran-Ermənistan dəmir yolu xəttinin tikintisi üçün pul tapa bilmir. Digər tərəfdən, Ermənistan üçün İranda dəmir yolunun ən qısa və az investisiya tələb edən yolu Naxçıvan istiqamətində olan xətlə mümkün deyil. Ermənistan hökumətinin şovinst siyasəti bu haqda niqbin qonşular irəli sürülməsinə imkan vermir. Qəsbkar mövqəyə ölkəni özünəqəpanmaya vətəndəş uçuurma yuvarladır.

Ermənistanın xaricə çıxışı üçün digər alternativləri Qars-Gümrü dəmir yolu xəttidir ki, bu da təcavüzkar siyasətinin nəticəsi olaraq 1993-cü ildən bağlıdır. Kəlbəcər rayonunun işğalı ilə əlaqədar Türkiyə 5 aprel 1993-cü il tarixində Ermənistanı keçən bütün humanitar yardımların

təqdirdə Ermənistanın nəqliyyat xətlərinin 30-50 faiz azalacağı, ixracatın ikiqat artacağı, ÜDM-in 35 faiz artacağı proqnozlaşdırılır. Dünya Bankının məlumatlarına görə, sərhəd qapılarının açılması Ermənistan ümumilikdə 320,3-395,8 milyon dollar fayda verə bilər. Reallıq budur ki, Ermənistanın yürütdüyü təcavüzkar siyasət onu bölgədə həyata keçirilən bütün enerji və nəqliyyat dəhlizlərindən kənar qoymuşdur. Ermənistan qeyri-konstruktiv mövqeyindən əl çəkməyincə iflasa uğrayacaq. Çünki Azərbaycanla birgə razılığa nail olunması Ermənistan üçün strateji əhəmiyyətli layihələrdən faydalanmaq, iqtisadi səfələndirən xilas olmaq baxımından daha vacib bir addımdır. Azərbaycan dəmir yolunun açılması, münafiqə respublikamızın ərazi bütövlüyünün təmin olunması şərti ilə həll olunacaqdır. Ermənistanın da regionda reallaşan layihələrdən yararlanmasına imkan yaradılacaqdır. Ermənistanın iqtisadi inkişafı yalnız təcavüzkar siyasətdən əl çəkdiyi təqdirdə Azərbaycanla qapadığı bütün kommunikasiyaların bərpası ilə mümkün olacaqdır.

Bələ bir irimiqyashı layihəyə rəhbərlik etməklə Azərbaycan bir daha global miqyasda öz əhəmiyyətliyini, regional gücünü təsdiqlədi. Göründüyü kimi, nəinki region ölkələri, eləcə də, Avropa və Asiya dövlətləri üçün böyük əhəmiyyətli maliyyə və enerji layihənin reallaşdırılması Azərbaycanın qarşıya qoyduğu iradə və onun dövlət başçısı Prezident İlham Əliyevin əzmkarlığı nəticəsində mümkün oldu. Həmçinin, layihədə təmsil olunan dövlətlərin mütəşəkkilliyi və birliyi nümayiş olundu. Şübhəsiz, demək mümkün deyil ki, Bakı-Tbilisi-Qars region dövlətlərinə sülh, rifah, sabitlik bəxş edəcək, xalqların daha da yaxınlaşmasına və iqtisadi inkişafına töhfələr verəcəkdir.

*Nailə MƏMMƏDOVA,
"Azerbaijan Realities"*