

Zəngəzur dəhlizinin açılması zamanın diktəsidir

Prezident İlham Əliyev Zəngəzur dəhlizini regional sülhün fundamental elementlərindən biri kimi xarakterizə edib. Kimlərsə həmin dəhlizi “qırmızı xətt” adlandırmasından, kimlərsə də yolun “sadələşdirilmiş rejim” altında işləyəcəyini bəyan etməsindən asılı olmayaraq, bu zərurət tezliklə həllini tapmalıdır. Zəngəzur dəhlizi Azərbaycanın Ermənistanın Sünik vilayətindən keçməklə Naxçıvan Muxtar Respublikasına maneəsiz çıxışını təmin edəcək, geniş mənada Türkiyəni digər ölkələrlə birləşdirəcək geosiyasi qovşaqdır. Məlumat üçün onu da deyək ki, 1995-ci ilin noyabrında Ermənistan Respublikasının inzibati-ərazi bölgüsü haqqında yeni qanununa görə, azərbaycanlıların dedə-baba yurdu olan Zəngəzurun Meğri, Sisyan, Qafan və Gorus rayonları Sünik vilayəti adı verilən yeni coğrafiyaya daxil edilib. Ermənilər zaman-zaman bu qayda-da tarixi türk toponimlərini dəyişdirib, izlərimizi itirmək istəyiblər.

Tarixdən bellidir ki, Zəngəzurun Ermənistanı verilməsi 1920-ci il noyabrın 30-da keçirilən Azərbaycan KP MK Siyasi və Təşkilat bürolarının birgə qərarı ilə həll olunub. Qərarda Zəngəzur bölgəsini Qərbi və Şərqi Zəngəzur qəzalarına bölmək təklif edilib. Nəticədə Zəngəzur qəzasının 6 min 742 kvadratmetr verstlik ərazisinin yarısından çoxu Ermənistanı verilib. Bununla da Azərbaycanla onun bir hissəsi olan Naxçıvan arasında quru əlaqəsi kəsilib, Azərbaycanın əraziləri arasında məsafə daha da artıb. Üstəlik, 1929-cu ilin fevralında Zaqafqaziya Mərkəzi İcraiyyə Komitəsi Naxçıvan MSSR-in 9 kəndinin torpaqlarının bir hissəsinin əkin sahələri ilə birlikdə Ermənistanı birləşdirilməsi haqqında qərar qəbul edib...

İnişil noyabrın 10-da şanlı “Zəfər yürüşü”nün sonucunu olaraq imzalanan üçtərəfli Bəyanatın 9-cu maddəsində Azərbaycanın qərb bölgələri ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında nəqliyyat əlaqəsini təmin edəcək dəhlizin qurulması qeyd olunub: “Bölgədəki bütün iqtisadi və nəqliyyat əlaqələri blokdan çıxarılır. Ermənistan Azərbaycanın qərb bölgələri ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında nəqliyyat əlaqəsinə zəmanət verir. Nəqliyyat nəzarəti Rusiya Federasiyası Federal Təhlükəsizlik Xidmətinin Sərhəd Xidmətinin orqanları tərəfindən həyata keçirilir”. Bəyanatın şərtinə əsasən, Zəngəzur dəhlizi artıq ləğv edilən, eni 5 kilometr olan Laçın yolundan fərqli olaraq, ərazi dəhlizi deyil, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi rolunu oynayacaq.

Ötən il iyunun 15-də qəbul olunmuş tarixi Şuşa Bəyannaməsindən bəhs edən cənab İlham Əliyev önəmli məsələlərdən birinin nəqliyyat kommunikasiyası ilə bağlı

olduğunu bildirib: “Bəyannamədə Zəngəzur koridorunun açılması ilə bağlı çox açıq ifadələr öz əksini tapıb. Bu da İkinci Qarabağ müharibəsindən sonra yaranmış yeni geosiyasi vəziyyətin nəticəsidir. Bu gün biz Türkiyəni və Azərbaycanı dəmir yolu və avtomobil yolu ilə birləşdirəcək Zəngəzur dəhlizi haqqında nəinki danışırıq, biz əməli-praktik işlərlə bu dəhlizi, bu koridoru yaradıırıq”.

Azərbaycanın “iki dövlət arasında münasibətlərin yaradılması üçün” təklif etmiş olduğu beş baza prinsipindən biri məhz nəqliyyat və kommunikasiyaların açılışı, digər müvafiq marşrutların qurulması və qarşılıqlı maraq doğuran digər sahələrdə əməkdaşlığın gerçəkləşməsidir. Burada əsas vurğu Zəngəzur dəhlizinə vurulur. İkinci Qarabağ müharibəsinin qalibi Azərbaycan hazırda hərtərəfli üstün mövqedədir və irəli sürdüyü şərtlər də sırf reallığa söykənir.

Bəzi erməni informasiya agentlikləri öz “etibarlı mənbələrinə” istinadən Sünik vilayəti üzərindən keçən yollarla, yeni Zəngəzur dəhlizi ilə bağlı danışıqların “təfərrüatlarını” açıqlayıblar. Rəsmi təsdiqini tapmayan bu məlumatlara görə, guya Azərbaycandan Ermənistan ərazisinə daxil olan yük və sərnişinlərin əvvəlcə Rusiya sərhəd xidməti tərəfindən, sonra isə Ermənistan gömrük xidməti tərəfindən yoxlanılması nəzərdə tutulub. Erməni mediası yazır ki, yolboyu Ermənistan ərazisi üzrə hərəkət edən nəqliyyat tərkibində azı bir Rusiya zabiti olan Ermənistan patrul xidməti tərəfindən müşayiət olunacaq. Amma qarşı tərəf Ermənistanın yük və sərnişinləri üçün Azərbaycan ərazisində nə kimi şərtlər nəzərdə tutulduğu haqqında heç nə demir,



bu məsələ üzrə danışıqların davam etdiyi bildirilir. Onlar unudurlar ki, ötən il İlham Əliyev: “Zəngəzur dəhlizi Laçın dəhlizi statusunda olmalıdır”, – deyər bəyan edib: Bu olmasa, o zaman Laçında da gömrük-sərhəd postu qoyulacaq. Üstəlik, İlham Əliyev IX Qlobal Bakı Forumunda onu da bildirib ki, etnik ermənilər üçün Qarabağda status tələbi qoyulduğu təqdirdə azərbaycanlılar da “Qərbi Zəngəzurda özləri üçün status” tələb edə bilirlər. Azərbaycan üçün Ermənistanın ərazi bütövlüyünü sual altına qoymaqdan başqa çıxış yolu olmaz. Dövlət başçımızın fikrinə, belə yanaşma Ermənistanı daha çıxılmaz vəziyyətə gətirib çıxarar.

Bəzi erməni siyasətçilər Zəngəzur dəhlizi məsələsini ehtiyatla da olsa, günün tələbi kimi dəyərləndirirlər. Məsələn, David Stepanyan düşünür ki, “Zəngəzur dəhlizi”ndə yaranmış fikir ayrılığına görə sülh danışıqları dayanmayacaq, çünki bunda nə Rusiya, nə də Qərb maraqlıdır.

Hazırda bu xüsusda ən əsas məsələ sərhədlərin delimitasiya və demarkasiyasıdır və həmin istiqamətdə tərəflər arasında ciddi narazılıqlar hiss olunmur. Təhlilçilər də qeyd edirlər ki, bu, dönməz prosesdir və ilin sonuna kimi başa çatmalıdır. Həm Azərbaycan və Ermənistan rəhbərləri, həm də Rusiya və Avropa İttifaqı bu məsələləri dəstəkləyir. Vasitəçilərin özləri də maraqlıdır ki, sərhəddə silahlı insidentlərə birdəfəlik son qoyulsun və sərhəd məsələsi gündəmdən

çıxarılsın. Sərhədlərin dəqiqləşdirilməsi olmayınca, Azərbaycan və Ermənistan arasında normalaşma prosesi uzana bilər.

Qarşı tərəf anlamalıdır ki, bizim alternativimiz də var: bu ilin martında Azərbaycanla İran arasında Şərqi Zəngəzur – Naxçıvan ticarət dəhlizi ilə bağlı memorandum imzalanıb. Həmin sənədə görə, dəhliz İran – Ermənistan sərhədinin 5 kilometr cənubundan keçərək, Şərqi Zəngəzurda Naxçıvanı birləşdirən dəmir yolu sahəsindən, çoxzolaqlı avtomobil şosesindən, enerji ötürücü xətlərindən, rəqəmsal rabitə və başqa elementlərdən ibarət olacaq. Ermənilər “rezin”i nə qədər çox dartıb uzatmaq istəsələr, qırılma ehtimalı bir o qədər artacaq.

Reallıq budur ki, Azərbaycan tərəfindən Zəngəzur dəhlizinin açılmasına ciddi hazırlıq görülür. Horadiz – Cəbrayıl – Zəngilan – Ağbend avtomobil yolu tikilir. Bu yol Zəngilanı Azərbaycanın digər rayonları və Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə birləşdirmək baxımından böyük əhəmiyyətə malikdir. Bölgədə Horadiz–Zəngilan – Ağbend dəmir yolu da eyni vüsətlə inşa edilir. Onu da deyək ki, böyük strateji önəm daşıyan bu dəmir yolu Türkiyəyə qədər uzanacaq və beləliklə, BTC-dən sonra Azərbaycanı Türkiyə ilə birləşdirəcək ikinci dəmir yolu şəbəkəsi yaradılacaq.

Avqustun 31-də Brüsseldə Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev, Avropa İttifaqı



Şurasının prezidenti Şarl Mişel və Ermənistanın baş naziri Nikol Paşinyan arasında keçirilən görüşdə iki dövlət arasında münasibətləri tənzimləyən sülh müqaviləsi üzrə əsaslı işi gücləndirmək barədə razılıq əldə edilib. Şarl Mişel görüşlə bağlı bəyanatında kommunikasiyaların açılmasından da bəhs edərək bildirilib: “Biz nəqliyyat əlaqələrinin blokdan çıxarılması üsulları ilə bağlı müzakirələrin proqresini nəzərdən keçirdik. Bütün bu müzakirələrlə yanaşı, vurğulamaq istədim ki, hər iki tərəfin xalqlarının əlaqəsi və onları uzunmüddətli davamlı sülhə hazırlamaq vacibdir”.

Prezident İlham Əliyev, öz növbəsində, sentyabrın 2-də İtaliyanın “Il Sole 24 Ore” qəzetinin müxbirinə müsahibəsində bu barədə fikirlərini açıqlayıb: “Biz elektrik stansiyaları tikmişik və elektrik xətləri çəkmişik. Avtomobil yolları, tunellər, körpülər və dəmir yolları inşa edirik. Bütün işlər gedir və biz bu işləri yalnız qonşular ilə bağlılığı təmin etmək və daxili istifadə üçün görmürük. Bu səylər həmçinin Ermənistan vasitəsilə Azərbaycanı özünün Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə

birləşdirəcək Zəngəzur dəhlizinin icrasına yönəldilib”.

Qeyd edək ki, digər vasitəçi olan Rusiyada da Zəngəzur dəhlizinin açılması diqqət mərkəzindədir. Rusiyalı ekspert İqor Korotçenkonun fikrincə, burada Moskva və Bakı vahid mövqedən çıxış edəcəklər: “RF Zəngilan nəqliyyat dəhlizinin tezliklə işə salınmasında əsas maraqlı tərəflərdən biridir. Erməni lobbiciləri, həmçinin Rusiyada yaşayan ermənilər nə qədər deyinsələr də, dəhlizin işə salınması Azərbaycan və Rusiyanın güclənməsi deməkdir. Bu, Moskvanın regiondakı vəziyyətin gələcəkdə blokdan çıxarılmasına dair bütün meyarlarına tam şəkildə cavab verir”.

Ötən günlər Vladivostokda keçirilən VII Şərqi İqtisadi Forumunda Nikol Paşinyan məlum üçtərəfli Bəyanatı xatırladı və həmin sənədin 9-cu bəndində regionda iqtisadi və nəqliyyat marşrutlarının blokdan çıxarılmasından söhbət getdiyini bildirib: “Ermənistanın Azərbaycan ərazisindən, Azərbaycanın isə Ermənistan ərazisindən keçməklə nəqliyyat əlaqəsi imkanı əldə etməsi global miqyasda yeni nəqliyyat marşrutlarının açılması imkanı deməkdir. Ermənistan bu imkanı reallaşdırmaqda çox maraqlıdır. Üçtərəfli komissiyanın işində yaxşı irəliləyiş var. Bir sıra hüquqi məsələləri həll etmək lazımdır ki, bu yollar hansı hüquqi normalara əsasən fəaliyyət göstərəcək”. O qeyd edib ki, mövqə aydındır: açılan marşrutlar ərazilərindən keçdiyi ölkələrin tam suverenliyi altında fəaliyyət göstərməlidir. “Ümid edirik ki, biz bu prinsip əsasında Cənubu Şimala, Şərqi Qərbbə birləşdirən və bizim “erməni qovşağı” adlandırdığımız layihəni həyata keçirə biləcəyik”.

Baxın, ermənilər “dəhliz” sözündən qorxub, onu “qovşağ” adlandırsalar da, xırda detalları qabartsalar da, deyəsən, yola gəliirlər. Paşinyanın səmimiyyətinə inansağ (hərçənd bu da çətin məsələdir), yəqin ki, ən azı yaxın tarixdən dərs alır, məyusluqla nəticələnəcək yeni macəralardan qaçmaq istəyirlər. Son 30 ilin təhlili göstərir ki, Ermənistan Azərbaycan və Türkiyə ilə əməkdaşlıq etmədən nə real inkişaf yoluna çıxsa, nə də hansısa transmilli xarakterli layihə həyata keçirə bilər. Odur ki, qarşı tərəf Zəngəzur dəhlizi kontekstində “inkar sindromu”ndan bacardıqca tez çıxmağa çalışmalıdır.

**Əli NƏCƏFXANLI,
“Xalq qəzeti”**