

# Zəngəzur dəhlizi – beynəlxalq strateji layihə

**A**zərbaycanın son illərdə nəqliyyat sahəsində reallaşdırdığı layihələr prioritet istiqamət kimi hər zaman diqqət mərkəzində saxlanılıb. Rusiya-Ukrayna müharibəsi başlayandan sonra bu məsələyə xüsusi önəm verilib. Ölkəmizin ərazisində həm Orta Dəhlizlə, həm də Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi ilə bağlı bütün əsas işlər demək olar ki, yekunlaşıb.

Sadəcə olaraq, Azərbaycan hazırda dəmir yolunun bir hissəsini modernləşdirir. Eyni zamanda, Bakı-Yalama və daha sonra Ələt-Astara xətlərinin də modernləşdiriləcəyi nəzərdə tutulur. Prezident İlham Əliyevin yanvarın 10-da yerli televiziya kanallarına müsahibəsində qeyd etdiyi kimi, indiki vəziyyətdə dəmir yolunun imkanları gözlənilən yüklərin həcmi üçün məhduddur. Belə ki, təkcə Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi ilə Azərbaycan ərazisindən mərhələli qaydada 15 milyon tondan 30 milyon tona qədər yük daşına biləcəyi ehtimalı bunu deməyə əsas verir. “Yəni, bu, çox böyük rəqəmdir. Hazırda Azərbaycanın bütün tranzit imkanları bunun kiçik bir faizini təşkil edir. Ona görə Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi Orta Dəhlizlə rəqabət apara biləcək layihədir. Nəzərə alsaq ki, Rusiya-Ukrayna müharibəsinin başlanmasından sonra bu, Rusiya üçün əsas prioritet məsələlərdən birinə çevrilib”, – deyir dövlətimizin başçısı müsahibədə diqqətə çatdırır.

Prezident İlham Əliyev müsahibədə Orta Dəhlizlə bağlı fikirlərini də bölüşərək, bu istiqamətdə ardıcıl siyasət yürüdüldüyünü qeyd edib. Ölkə rəhbəri, eyni zamanda, təşəbbüskarı Azərbaycan olan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun beş il bundan əvvəl açılışının reallaşdırıldığını bildirib. Dövlətimizin başçısı bu layihənin icrasının çox çəkməsini isə burada siyasi çətinliklərin mövcudluğu, bəzi böyük Qərb ölkələri tərəfindən bu təşəbbüsün əleyhinə çıxış edilməsi və çox ciddi maneələr törədilməsi ilə əlaqələndirib. Səbəbi də sözügedən layihənin Ermənistanı faktiki şəkildə kənarda saxlayan bir təşəbbüs olmasından irəli gəlib. Digər bir problemi isə maliyyə çatışmazlığı, beynəlxalq maliyyə qurumları tərəfindən

layihəyə maraq göstərilməməsi olub. Yeri gəlmişkən, Azərbaycan neftdən ilkin gəlirləri əldə edəndən sonra artıq ölkəmiz tərəfindən bu layihəyə böyük vəsait ayrıldı. Gürcüstana 775 milyon dollar kredit ve-



rildi və beləliklə, bu layihə reallaşdı.

Hazırda respublikamız adıçəkilən layihənin genişləndirilməsi ilə ciddi məşğuldur. Keçən il büdcədən 100 milyon dollardan çox vəsaitin ayrılması ilə bağlı dövlətimizin başçısı tərəfindən göstəriş verilməsi və onun bir hissəsinin artıq reallaşdırılması bunun bariz ifadəsidir.

Prezident İlham Əliyev müsahibədə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun genişləndirilməsi ilə əlaqədar deyib: “Biz bu dəmir yolunun ötürmə qabiliyyətini indiki 1 milyon tondan 5 milyon tona qədər çatdıracağıq. Amma bu da kifayət etməyəcək. Düzdür, Qərb istiqamətində digər imkanlar da var, o cümlədən, Gürcüstan limanları. Biz, əlbəttə ki, onlardan da istifadə edirik, o cümlədən, limanların biri

Azərbaycana məxsusdur. Amma yenə də gözlənilən yüklərin əgər həcminə nəzər salsaq, görürük ki, bu da çatmayacaq. Çünki keçən il mənim Orta Asiya ölkələrinin rəhbərləri ilə çoxsaylı görüşlərim olub və deyə bilərəm ki, hər bir görüşdə bu mövzu müzakirə edilirdi”.

Müsahibədə Orta Asiyadan gədən yüklər üçün yeni yolların olması zəruriliyinə də toxunulub. Xəzər üzərindən keçən marşrutun

hüququ olan bu layihənin reallaşması 10 noyabr 2020-ci il üçtərəfli Bəyanatında da öz əksini tapıb. Düzdür, cənab Prezidentin müsahibədə vurğuladığı kimi, orada “Zəngəzur dəhlizi” sözü yoxdur. Çünki belə bir termini dövlətimizin başçısı sözügedən tarixdən sonra geosiyasi leksikona daxil edib. Ancaq həmin üçtərəfli Bəyanatda açıq-aydın şəkildə Azərbaycanın qərb rayonları ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında nəqliyyat bağlantısının olması və Ermənistanın da bununla razılaşması öz ifadəsini tapıb. Prezident İlham Əliyev müsahibədə vurğulayıb ki, indi Ermənistan bundan boyun qaçıрмаq istəyir. Faktiki olaraq, üzərinə götürdüyü öhdəlikləri iki ildən çoxdur ki, yerinə yetirmir. Ancaq bu, Azərbaycanı dayandırmmaq üçün heç bir əsas vermir. Yəni, ölkəmiz üçün Zəngəzur dəhlizi strateji layihədir və təkcə respublikamız üçün yox, həm də bir neçə qonşu ölkə və böyük coğrafiya üçün zəruridir.

Bütün yuxarıda qeyd edilənləri yekunlaşdırıb deyə bilərik ki, ölkəmizdə nəqliyyat sahəsində indiyə kimi görülən işlər çox güclü zəmin yaradıb. Başqa sözlə, bu, gələcəkdə reallaşdırılacaq layihələrdə təməl, baza prinsipinə çevrilib.

Burada onu da deyək ki, adətən açıq dənizə çıxışı olmayan hər hansı bir ölkə tranzit imkanlardan istifadə edə bilmir. Ancaq Azərbaycan nadir ölkələrdəndir ki, açıq dənizə çıxışı yoxdur, ancaq artıq beynəlxalq logistika və nəqliyyat mərkəzi kimi fəaliyyət göstərir. Respublikamızın müasir infrastrukturunu - dəmir yolları, aeroportlar, Ələt Beynəlxalq Dəniz Limanı, Qara dənizdə də işləyən ən böyük donanmamız var.

Beləliklə, dünyanın çox böyük nəqliyyat bazarında Azərbaycan ciddi aktordur. Əlbəttə ki, Zəngəzur dəhlizinin reallaşması da tarixi zərurətdir. Ona görə Ermənistan istəsə də, istəməsə də bu layihənin reallaşması heç bir şübhə doğurmur.

vaxt baxımından çox diqqət çəkdiyi, eyni zamanda, Azərbaycanın müştərək tarif siyasəti həyata keçirməklə bu yolu iqtisadi cəhətdən daha cəlbedici etmək istəyi də xatırladılıb.

Hazırda bu istiqamətdə danışıqlar müsbət yöndə gedir. Lakin Orta Asiya ölkələrinin yükəndərmə potensialı və oraya Avropa istiqamətindən gədən yüklərin getdikcə artan həcmi tələbatı tam şərtləndirmir. Ona görə Zəngəzur dəhlizinin fəaliyyətə başlayacağı ilə bu məsələnin reallaşmasına böyük ümid bəslənilir.

Əlbəttə, Azərbaycan üçün bu təşəbbüs ilk gündən təkcə iqtisadi və nəqliyyat layihəsi deyil, həm də strateji xarakter daşıyır. Eyni zamanda, respublikamızın, necə deyirlər, təbi