

Cənubi Qafqazda mülayimləşməyə Şimal küləyi əsirmi?

Yaxud TRIPP layihəsi ətrafında müzakirələrə yad çalar qatmaq cəhdləri

Cənubi Qafqazda sülhün, sabitliyin və qarşılıqlı əməkdaşlığın havası duyulduqca bölgətrafi aktorlarda iştahanın artması müşahidə olunmaqdadır. Xüsusilə də otuz ildən çox qapalı qalmış nəqliyyat kommunikasiyalarının işə düşməsindən sonra gələcək dividendlərə şərik olmaq meyilləri aşkar sezilir. Bu da təbii. İntəhası, təbii olmayan odur ki, Avrasiyanın böyük nəqliyyat habına çevrilmiş Azərbaycanın sayəsində əldə olunacaq gəlirlərə haqqı çatmayanlar da şərik olmağa çalışırlar.

Rəsmi İrəvan gec də olsa anladı ki, onun üçün iqtisadi blokadadan çıxmağın, dirçəliş mərhələsinə keçməyin yeganə yolu Azərbaycana bağlı kommunikasiya şəbəkəsinin tam açılmasından keçir. Nikol Paşinyan hakimiyyəti onu da yaxşı başa düşür ki, nəqliyyat-kommunikasiya siyasəti təkcə iqtisadi məsələ deyil, Ermənistan üçün bu, bir növ, dövlətçiliyin qaranlıq və suverenlik testidir.

TRIPP layihəsinin də, Ermənistan və Azərbaycan arasında sülhün də müəllifi ABŞ Prezidenti Donald Trampdır. Sadəcə, hazırda “Tramp marşrutu” ətrafında maraqlı və bir qədər də qəliz situasiya yaranıb. Aydın məsələdir ki, bölgə və bölgətrafi ölkələr üçün gələn il reallaşacaq bu layihə böyük əhəmiyyətə malikdir. Ağ Evin təminatçısı olduğu bu marşrut ətrafında gedən müzakirə və diskussiyalarda Ermənistan hakimiyyətinin öz ərazisində qərar vermə imkanlarının məhdud olduğunu görürük. Bəli, bu layihə böyük dövlətlərin maraqlarının kəsişdiyi nöqtəyə çevrilib. Bölgə ölkələri də bunun, sadəcə, texniki-iqtisadi məsələ deyil, siyasi çəkili tranzit marşrutu olduğunu yaxşı bilirlər. Bu zaman Cənubi Qafqazda əsas oyunçular – Azərbaycan, Türkiyə, ABŞ, Rusiya və İran öz maraqlarını ön plana çəkmək imkanlarına malikdirlər. Ermənistan isə bu çarpaz müstəvidə yekun nəticə ilə razılaşmağa məcbur olan oyunçu rolu ayrılıb. İrəvan bununla barışsa da, barışmasa da, reallıq bundan ibarətdir.

Bakının xoşməramlı jesti ilə Ermənistan taxıl partiyalarının Azərbaycan və Gürcüstan üzərindən tranziti də ilk baxışda iqtisadi və texniki xarakterli məsələ kimi görünə bilər. Amma, əslində bu, Cənubi Qafqaz regionunda Azərbaycanın təşəbbüsü ilə formalaşmaqda olan yeni nəqliyyat-kommunikasiya düzəninə siyasi mahiyyətini vizual əks etdirir. Ermənistanın iqtisadiyyat naziri Gevorg Papoyan bu barədə bir qədər ehtiyatlı danışmaqla rəsmi İrəvanın prosesdə müstəqil və real qərar qəbul edən tərəf olmadığını üzə çıxarır. Baxmayaraq ki, həm baş nazir Nikol Paşinyan, həm də

vitse-spiker Ruben Rubinyan Azərbaycanın əsas hissəsini Naxçıvanla birləşdirəcək 42 kilometrlik TRIPP marşrutu üzərində üçüncü ölkənin nəzarət hüququna malik olmadığını bəyan ediblər. Bu barədə aşağıda söhbət açacağıq. İndi isə bir vacib nüans qeyd etməliyik: Ermənistanın taxıl kimi strateji məhsulun daşınması üzrə tranzit marşrutu üçün Azərbaycana möhtac qalması postmünaqişə dövründə regionda reallığın köklü şəkildə dəyişdiyini təsdiqləyir. Bu isə Azərbaycanın bölgədə əsas logistika mərkəzinə çevrildiyinə, İrəvanın alternativ marşrut seçiminin son dərəcə məhdud olduğuna dəlalət edir.

Bu gün Cənubi Qafqaz üzərində əsas geosiyasi düynələrin məhz TRIPP layihəsi ətrafında cəmləşməsi təəccüblü deyil. Rusiya Xarici İşlər Nazirliyinin MDB ölkələri üzrə 4-cü departamentinin direktoru Mixail Kaluqinin bu barədə açıq mesajı da bunu təsdiqləyir. Rusiyalı diplomat ölkəsinin iştirakı olmadan bu layihənin reallaşmasının mümkün olmadığını iddia edib. Onun ön plana çıxarmağa çalışdığı əsas arqumentlər isə texniki xarakter daşıyır. Kaluqin Ermənistan dəmir yollarının Rusiya Dəmir Yollarının törəmə şirkəti olan “Cənubi Qafqaz Dəmir Yolu”nun mülkiyyətində olduğuna işarə vurub. Bildirib ki, bu regionda Rusiya dəmir yolu rels standartlarından istifadə edilir, “Tramp marşrutu”nun keçəcəyi Ermənistan ərazisi isə Rusiya sərhəddçilərinin məsuliyyət zonasına (?) daxildir. Guya, Ermənistanın Avrasiya İqtisadi İttifaqının üzvü olması hüquqi-siyasi məhdudiyyətlər yaradır. Kaluqin Rusiyanın “Cənubi Qafqaz Dəmir Yolu” şirkəti tərəfindən Ermənistanın dəmir yolu şəbəkəsinin idarə olunması üzrə konsessiyaya malik olduğunu və “Tramp marşrutu”nun da bu konsessiyanın tərkibinə düşdüyünü iddia edib. Yəni yol xəritəsi faktiki olaraq Ermənistan ərazisindən keçsə də, idarəetmə, təhlükəsizlik və ümumi standartlar Rusiyanın nəzarətindədir. Sanki SSRİ dövründə olduğu kimi. Amma burada Rusiya XİN rəsmisi ciddi şəkildə yanılır.

“Rəsmi Moskva qəfil xatırlayıb ki, guya, Ermənistanın Megri rayonu üzərindən



keçən dəmir yolu Rusiya Dəmir Yollarına məxsusdur”. Bu barədə yerli mediaya açıqlama verən **sabiq xarici işlər naziri Tofiq Zulfüqarov** M.Kaluqinin son bəyanatını şərh edərək vurğulayıb ki, Megri üzərindən keçən dəmir yolu faktiki olaraq Azərbaycanın mülkiyyətidir: “Həm Ermənistan, həm də Rusiya tərəfinə xatırlatmaq istəyirəm ki, bu dəmir yolu Azərbaycan SSR-in və onun hüquqi varisi olan müstəqil Azərbaycan Respublikasının mülkiyyətidir! Bizim mülkiyyət hüquqlarımız Alma-Ata Bəyannaməsinə əlavə olunan sənədlərlə təmin olunub. Qanunsuz zəbt edilmiş əmlak Rusiya Federasiyası tərəfindən özəlləşdirilə bilməz!”

Sabiq xarici işlər nazirinin beynəlxalq praktikaya və hüquqa söykənərək dediklərini diqqətinizə çatdırdığımız tarixi sənədlər aydın şəkildə sübuta yetirir.

ARAYIŞ: Mincivan–Culfa xətti 1941-ci ildə istifadəyə verilib. Bildiyimiz kimi, Zəngəzur zorla Azərbaycandan alınıb Ermənistan verildiyi üçün Naxçıvanla quru əlaqə qırılmışdı. Dəmir yolunun bir hissəsi Ermənistan ərazisindən keçsə də, yol bütövlükdə Azərbaycana məxsus idi. SSRİ Dövlət Müdafiə Komitəsinin 6 iyul 1945-ci il tarixli əmrinə əsasən, ölkəmizin dəmir yolu xətləri Zaqafqaziya Dəmir Yollarının tərkibindən çıxarılıb və 28 iyul tarixli əmrə Azərbaycan Dəmir Yolları müstəqil quruma çevrilib. 14 may 1953-cü ildə ADY yenidən Zaqafqaziya Dəmir Yollarının tabeliyinə verilib. Buna baxmayaraq, Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin 13 oktyabr 1955-ci il qərarı ilə ADY SSRİ Yollar Nazirliyinin tərkibində ayrıca bir qurum kimi fəaliyyətini davam etdirib. SSRİ yollar nazirinin 2 mart 1963-cü il tarixli 270 sayılı əmri ilə ADY yenidən Zaqafqaziya Dəmir Yollarının tabeliyinə keçib. 1 iyun 1967-cil tarixli 15-859 sayılı əmrə isə ADY yenidən ayrıca qurum kimi fəaliyyətini bərpa edib. SSRİ ilə İran arasında dəmir yolu daşımaları da Azərbaycan vasitəsilə aparılıb və bu yolda əsas məntəqə Culfa stansiyası olub.

Bir məsələnin də dəqiqləşdirməyə ehtiyacı var: rəsmi İrəvan Zəngəzur dəhlizini məhz “Tramp marşrutu” kontekstində ABŞ şirkətinə icarəyə verib. Kreml isə İrəvanın

qarşısına Zəngəzur dəhlizinin keçəcəyi 42 kilometrlik ərazinin kimin nəzarətində olacağı ilə bağlı şübhəli suallar paketi qoyur. Rusiya, yoxsa, ABŞ? – dilemmasının Paşinyan iqtidarına təzyiq vasitəsi kimi ortaya atıldığı məlumdur. Ermənistan baş naziri bu məqamda həmin sualı birmənalı cavablandırmağa özündə siyasi iradə tapmalıdır. TRIPP layihəsində öz mənafeyini güdən, buna görə məsələyə yad çalarlar qatmağa çalışan Kreml dolayısı ilə eyham vurur ki, rəsmi İrəvan, faktiki olaraq, Ermənistanın tam nəzarət etmədiyi bir infrastrukturunu başqasına icarəyə verə bilməz. Məhz bu kontekstdə Moskva indi bütün bu məsələləri rəsmi İrəvanla aydınlaşdırmaq əvəzinə Zəngəzur dəhlizi ətrafında yaranmış situasiyanı qəlizləşdirməyə üstünlük verir.

Sonda onu da qeyd edək ki, bütün bu ziddiyyətlərin kəsişmə nöqtəsində olan Ermənistan özünün dövlət kimi statusunu ortaya qoymalı, Nikol Paşinyan belə həlledici məqamda TRIPP layihəsi ilə bağlı təmhüquqlu beynəlxalq subyekt kimi çıxış edərək Rusiya Dəmir Yollarının Ermənistan dəmir yolları üzərindəki mülkiyyət hüququnu ləğv etməyi bacarmalıdır. Hətta buna görə ciddi təhlükəsizlik riskləri, Moskva ilə açıq qarşıdurma ilə üzləşsə belə...

İmran BƏDİRXANLI
XQ