



Bakı-Tbilisi-Qars Azərbaycandan keçməklə Çindən Avropayadək



Zenfira Şıxəlibəyli

AMEA-nın Şərqsünaslıq İnstitutunun Asiya – Sakit okean regionu ölkələri şöbəsinin müdiri, f.ü.f.d.

Giriş

1991-ci ilin sonlarından Azərbaycanla Çin arasında diplomatik münasibətlər qurulmağa başladı. Həmin vaxtdan etibarən ÇXR ilə Azərbaycan arasında etibarlı əməkdaşlığın əsası qoyuldu.

Bu illərdə, dərin iqtisadi və siyasi ziddiyyətlərlə üzləşən, mənfur qonşusu tərəfindən ərazisinin 20 faizini itirən respublikamız vəziyyətdən çıxmaq üçün müxtəlif yollar axtarırdı. Azərbaycan ilk növbədə öz müstəqilliyini qorumaq və ərazi bütövlüyünü bərpa etməli idi. SSRİ-nin dağılması ilə yenidən formalaşan yeni Dünya Nizamının maraqlarından çıxış etmək və eyni zamanda iqtisadi cəhətdən yenidən qurulmaq, siyasi dəstək qazanmaq dövlətin beynəlxalq münasibətlərinin prioritet məsələlərinə çevrilmişdir. Respublikanın rəhbərliyi diqqəti ilk növbədə ölkəmizin yerləşdiyi strateji geosiyasi məkan və təbii resursların zənginliyinə yönləndirmişdir. Ölkəmizin iqtisadi potensialını üzə çıxarmaq, nüfuzlu dövlətləri regionun problemlərinə yönəltmək vacib məsələ idi. Bu baxımdan, müstəqilliyin ilk illərindən Çin Xalq Respublikası ilə iqtisadi və siyasi cəhətdən ortaq məxrəclərə

nail olmaq respublikamız üçün böyük əhəmiyyət kəsb edirdi.

Bugünkü vəziyyət XX əsrin sonlarındakı kimi deyil. Əminliklə deyə bilərik ki, bu illər ərzində Azərbaycan Çini respublikamızla iqtisadi, siyasi və mədəni əlaqələrin qurulmasına maraq göstərən ən fəal ölkələrdən birinə çevirə bilmişdir. Müasir Çin də əvvəlki kimi deyil. Çin Qloballaşmada olan dünya iqtisadiyyatının yeni mərkəzinə çevrilmişdir. Bu ölkə təkcə Uzaq Şərqi deyil, ümumilikdə bütün yer üzünün nəhəng iqtisadi faktoruna çevrilmişdir. Müasir dövrdə elə bir mənfəətli layihə tapmaq olmaz ki, Çin orada həvəslə iştirak etməsin. Ölkənin maliyyə potensialı istənilən iqtisadiyyatın çiçəklənməsinə nail olmaq imkanlarına malikdir. Bu mənada, Çini etibarlı iqtisadi partnyora çevirmək Azərbaycan üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Çin iqtisadiyyatının əhatəliyi nə qədər səmərə versə də, onun genişlənməsi ölkənin problemə çevrilən enerji ehtiyaclarını sürətlə artırmaqdadır. Çin öz istehsal mühərrikini fasiləsiz olaraq karbohidratlarla təmin etməlidir. Hər il Çin sənayesi 100 milyon tondan çox neft idxal edir (1, 305). Bu mənada, Azərbaycan kimi neft ixracatçısı Çin üçün maraqlı olmaya bilməzdi.

Alternativ enerji mənbələri axtarışında olan Çin üçün Azərbaycan təkcə neft kimi strateji enerjinin mənbəyi deyil, həm də onun nəqli ilə yeni-yeni layihələr ortalayan stabil dövlətdir.



Bu, Çinin Azərbaycan iqtisadiyyatında subyekt kimi çıxış etməsinə daha ciddi əsas idi. Bu baxımdan, Çinlə Azərbaycan arasında mövcud ilk iri layihə hələ ümummilli lider Heydər Əliyev tərəfindən dəstəklənmiş Böyük İpək Yolunun bərpası təşəbbüsü olmuşdu. TRASEKA kimi artıq tarixin davamlı bir hissəsinə çevrilən layihə Azərbaycan Respublikası üçün bir-çox ölkələri iqtisadi, tədricən isə siyasi əməkdaşa çevirən geniş əhatəli siyasətin başlanğıcı oldu. Məhz bu layihənin həyata keçirilməsi ilə Çinin ölkəmizdə olan maraqları durmadan artdı.

Uzaqgörən siyasətçi, təcrübəli dövlət rəhbəri Heydər Əliyev anlayırdı ki, siyasi arenada uğur qazanmağın yolu iqtisadi və maliyyə maraqlarından keçməmiş deyil. Bu baxımdan, Azərbaycanı beynəlxalq aləmin gərəkli subyektinə çevirmək üçün ilk növbədə ölkənin iqtisadi potensialını digər dövlətlərin maliyyə maraqlarına yönəltmək və siyasi-iqtisadi dividendlər əldə etmək lazımdır. Azərbaycan öz geosiyasi mövqeyinə görə Avropa, Qara dəniz, Qafqaz, Xəzər və Mərkəzi Asiya ticarət yollarının kəsişiyində yerləşir. Ağıllı siyasət bu cür imkanları regionun iqtisadi inkişafına çevirə bilərdi ki, onu da Azərbaycan bacardı.

XX əsrin sonlarında-XXI əsrin əvvəllərində Çin Xəzər hövzəsinə olan marağı daha güclü idi. Bu yenə Xəzərsahili ölkələrin zəngin neft yataqları ilə bağlı idi. Lakin Azərbaycan neftin təkə satışını ilə deyil, həm də onun səmərəli yollarla çatdırılması imkanlarının genişləndirilməsi ideyaları ilə daha maraqlı görünürdü. Belə ki, nəhəng nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması regionun gələcək perspektivlərini artırma bilərdi. Bu baxımdan, zəngin neft ehtiyatlarına malik olan Xəzəryanı ölkələr, xüsusilə də strateji nəqliyyat dəhlizinə çevrilməkdə olan Azərbaycan Çin liderlərinin diqqətini çəkə bilmişdi. Çinin maliyyə dəstəyi Azərbaycan üçün əlverişli investisiya mənbəyi idi.

Beləliklə, XX əsrin sonlarında Azərbaycan Türkiyə və Gürcüstan Çinin “İpək yolu” layihəsinə həvəslə yanaşır. 1998-ci ildə İpək Yolunun bərpasına dair keçirilmiş Bakı sammiti Çinlə Azərbaycan arasında geniş əhatəli siyasətin başlanğıcını qoyur, Çinin təkə Azərbaycan deyil, həm də Cənubi Qafqaz regionunda aktiv fəaliyyətinə imkan yaradır. Eyni zamanda Xəzər ətrafındakı maraqlı dövlətləri də öz layihələrinə cəlb edə bilir.

İpək Yolunun bərpası bir-çox dövlətlərin dəstəyini qazana bilir. Yenicə dağılmış Sovet İmperiyasından azad olan ölkələrin stabil iqtisadi inkişafına şərait yaratmağa çalışan Avropanın bu layihəni dəstəkləməsini anlamaq çətin deyildi. Alternativ nəqliyyat marşrutları ilə bu dövlətlərin dünya bazarına çıxışını təmin etmək, regional əməkdaşlığı dəstəkləmək, regiona maliyyə resurslarını cəlb etmək arzusu Avropanın layihəyə olan marağını artırır.

Belə uğurlu layihələrdən biri də üç dövlətdən keçməklə əlverişli logistik potensiala malik Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti olur. Təəssüflə demək lazımdır ki, TRASEKA-dan fərqli olaraq BTQ Avropa ölkələri tərəfindən ilk əvvəllər dəstək qazana bilmir. Layihədəki iştirakçı tərəflər, xüsusən də Azərbaycan və Türkiyə Respublikaları alternativlər axtarır, onun kağız üzərində qalmasına imkan vermirlər. Bu yol Çinin Azərbaycanla iqtisadi və siyasi əməkdaşlığını daha da artırmış, hər iki dövlət arasında davamlı münasibətlərin təməlini qoymuşdur. Bu mənada, istismarı qısa müddətə nəzərdə tutulmuş, lakin müəyyən səbəblərdən bir qədər uzanan layihədə Çinin iştirakı məsələsi aktual mövzulardan biridir.

1. BTQ dəmir yolunun reallaşması yolunda Azərbaycanın səyləri.

Məlumdur ki, Sovet İmperiyasının xalqımıza müstəqil olduqdan sonra miras qoyduğu həlli çətin məsələlərdən biri də respublikamızın siyasi həddlərinin özünəməxsus şəkildə yenidən cızılması olmuşdur. Azərbaycanın təkə tarixi torpaqlarından deyil, həm də beynəlxalq miqyasda mövcud olan bəzi nəqliyyat-kommunikasiya imkanlarından məhrum edilmişdir. Naxçıvan Muxtar Respublikasının Azərbaycanın əsas hissəsindən ayrı olması ölkəmizin qardaş Türkiyə ilə sərhədlərini lokallaşdırılmış, Azərbaycanın Qərbbə çıxışı qonşu dövlətlərin ərazisi üzərindən keçirən labirintə bənzəyirdi. Belə bir şəraitdə Ermənistanın Azərbaycana ərazi iddiaları və torpaqlarımızın 20 faizini işğal etməsi ilə Cənubi Qafqazın ən böyük nəqliyyat yolu olan Bakı-Tbilisi-Gümrü-Qars yolu kommunikasiya blokadasının paslanmış relslərinə çevrilmişdi. Bu mənada, Şərqi-Qərb, Şimal-Cənub nəqliyyat xətlərini intensivləşdirmək iddiası ilə çıxış edən Azərbaycan üçün ideyaların reallaşması çətin bir məsələ kimi görünürdü. Bununla belə Qərbbə aparan yolun



bərpa və yenidən qurulması xalqın rifahı naminə iqtisadi inkişaf yolunu seçmiş Azərbaycan və Gürcüstan üçün vacib məsələlərdən biri idi.

Qeyd etmək lazımdır ki, Qarsa gedən dəmir yolunun Gürcüstan hissəsi - Marabdadan Axalkalakiyə qədər qərb istiqamətində 160 km-lik yol 1986-cı ildə hələ sovet illərində başa çatmışdı (2). Təəssüf ki, SSRİ-nin tənəzzülü dövründə bu yol heç kəsə lazım olmamış və istifadəsiz qalmışdı.

Ermənistanın Azərbaycana təcavüzü və heç bir dövlətin gözləmədiyi halda Türkiyənin bu məsələdə ölkəmizə olan dəstəyi və Ermənistanla sərhədləri bağlaması iki ölkə arasında dəmir yoluna ehtiyac yaratdı. Bu mənada, 1993-cü ildə Gürcüstan üzərindən dövlətlərimizi bir-birinə bağlayan yeni dəmir yolunun çəkilməsi haqqında müzakirələr aparılmağa başlandı. Müzakirələr 2005-ci ildə üç ölkə arasında razılaşma ilə nəticələndi. Ümumi uzunluğu 846 km, olan BTQ dəmir yolu xəttinin 504 kilometr hissəsi Azərbaycan ərazisinə, 263 kilometr Gürcüstan, 79 kilometr isə Türkiyə ərazisindən keçməli idi (3).

Beləliklə, 2007-ci ildə Gürcüstanın Marabda kəndində Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyəni bir-birinə başlayan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun ilk təməlqoyma mərasimi keçirildi. 2008-ci ildə Türkiyənin Qars şəhərində tikinti işlərinin start verilməsi də böyük tarixi hadisəyə çevrildi. Çətinliklərlə olsa da layihə Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəmərinə sonra ölkəmiz üçün atılan ən böyük layihəyə çevrilə bildi. Ekspertlər dəmir yolu ilə daşınacaq yüklərin ilk illərdə həcmi 50 milyon dollara bərabər olacağını proqnozlaşdırırdılar.

Təəssüflə qeyd etmək lazımdır ki, dəmir yolu tikintisində qarşı ABŞ, Avropa və Rusiyanın söyləri müəyyən maliyyə çətinliklərinə gətirib çıxardı ki, bu da yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi işin ləngiməsinə səbəb oldu. Yenə də erməni havadarlarının dəmir yolunun Ermənistandan keçməməsi faktının qabartması buna səbəb idi. Avropanın bəzi ölkələri ciddi cəhdlə Türkiyəni Ermənistanla sərhədləri açmağa vadar etməkdən belə çəkinmirdilər. Lakin Ermənistanın təcavüzkar siyasəti Azərbaycan Respublikasının layihədə bu ölkənin iştirakına heç bir vəchlə yol verə bilməzdi. Buna görə də xalqımızın inkişafına yönəlmiş və uzaq gələcəyə hesablanmış layihənin bütün maliyyə məsrəflərini öz üzərinə götürən Azərbaycan tərəfi Gürcüstan Respublikasına

güzaştli kredit ayırmaqla (775 milyon dollar) tikintinin başa çatdırılmasında qəti mövqeyini qoyan tərəf kimi özünü göstərə bildi (3). Türkiyə hökuməti də tikintinin inşasına büdcədən xeyli miqdarda pul ayıra bilməmişdi. Bu baxımdan, 2007-ci ildə bərpa olunan tikinti işləri yenidən 2008-ci ildə Gürcüstanla Rusiya arasındakı müharibə səbəbindən bir qədər ləngiməli olur. Beləliklə, bütün əks-həmlələrə baxmayaraq, 2017-ci ilin 30 oktyabrında Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun tikintisinin başa çatma mərasimi möhtəşəm dəmir yolu xəttini işə saldı.



2. Çinin BTQ layihəsində iştirakı və hədəfləri.

Qeyd etdiyimiz kimi Bakı-Tbilisi-Qars kəmərinin ərsəyə gəlməsi layihə tərəfdaşları üçün, xüsusən də Azərbaycan Respublikası üçün elə də rahat başa gəlməmişdir. 2006-cı ildə maliyyə dəstəyi etmək həvəsində olan şirkətlərin imtinası layihənin dayanma təhlükəsinə gətirib çıxarırdı. Bu mənada, BTQ dəmir yol xəttinin əhəmiyyətinin saxlanması və alternativ mənbələrin axtarılması respublikamızın ən vacib məsələlərindən birinə çevrilir. Erməni təəssübkeşliyi ilə çıxış edən Rusiya və Qərb layihəni şübhə altına almaqdan, müxtəlif siyasi oyunlardan çəkinmirdilər. Belə bir şəraitdə Azərbaycanın gələcəyini, regionun stabil inkişafını təmin edə biləcək layihələrdən biri olan dəmir yolunun effektivliyini artırmaq məqsədilə Prezident İlham Əliyevin başçılığı ilə ölkə rəhbərləri maraqlı dövlətlərin və şirkətlərin diqqətini çəkməyə üstünlük verməyə başlayır.

Bu mənada, 2006-cı ildə Qazaxıstanın paytaxtı Astanada Qazaxıstan, Çin, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə nəqliyyat nazirlərinin görüşündə BTQ dəmir yol xəttinin perspektivləri bir daha ortaya qoyulmuş və tezliklə Çinin maraqlarına səbəb olmuşdur, Qazaxıstan isə layihə-



nin reallaşacağı təqdirdə bu yol ilə ildə 20 milyon tondan az olmayaraq yük daşınacağına zəmanət vermişdir (4). ÇXR hökuməti layihəni həvəslə dəstəkləmişdir. Belə ki, BTQ təkcə layihənin əsas iştirakçıları olan üç dövlətin deyil, həm də ona qoşulmaq istəyən hər bir dövlətin iqtisadi inkişafına əhəmiyyətli təsir edə bilərdi. Layihə həmçinin Bosfor boğazının altından keçən tunelin inşası ilə Şərqi-Qərbi dəmir yolu şəbəkələrinin birləşdirilməsini nəzərdə tuturdu. Bu baxımdan, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu üçün ÇXR etibarlı investora çevrilə bilərdi. Çox qısa zamanda, iki həftəyə Avropaya dəmir yolu üzrə daşınacaq yüklərin böyük həcmi məhz Çin istehsalına aid olacaqdı.

2017-ci ildə isə Qazaxıstanın paytaxtında X Astana İqtisadi Forumu çərçivəsində IV Beynəlxalq “Yeni İpək yolu” nəqliyyat logistika forumunda Azərbaycan Dəmir Yolları Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin və Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının yüksək səviyyəli nümayəndələri

Azərbaycan üzərindən yüklərin daşınmasının səmərəliliyini bir daha səsləndirmişdilər. Bu forumda “Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat marşrutu” Asso-



siasiyasına üzv dövlətlər arasında tranzit yüklər və tarixlərin razılaştırılması ilə bağlı protokollar imzalanmışdı (5). Astanada keçirilən tədbirlər zamanı Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutuna “Orta dəhliz” adının verilməsi məsələsi müzakirə edilmişdir. Həmçinin Azərbaycandan keçən bu yolun üzərindən Polşadan gələn yüklərin Qazaxıstana daşınması məsələsi də müzakirə edilmişdir (5). Beləliklə də bütün çətinliklərə baxmayaraq, BTQ dəmir yolunun istifadəyə verilməsi ərəfəsində ona olan maraq bütün gözləntiləri aşı bilmişdir.

Qeyd etmək lazımdır ki, 2017-ci ilin oktyabrında BTQ-nin Bakıda keçirilən açılış mərasimində Azərbaycan, Türkiyə, Gürcüstan rəhbərləri ilə yanaşı Qazaxıstan, Türkmənistan, Qırğızıstan və Tacikistan dövlət nümayəndələri də iştirak edirdilər. Bu layihənin geniş spektrindən xəbər verirdi.

Beləliklə, XXI əsrin ilk onilliyində Azərbaycanla Çin arasında iqtisadi hədəflərin mərkəzinə çevrilən məsələlərdən biri də Bakı-Tbilisi-Qars nəqliyyat yolu oldu. Bu yol Çinin Xəzər hövzəsi və Mərkəzi Asiyadakı diqqətçəkən layihələrində fəal iştirak həvəsini daha da artırdı. TRASEKA layihəsi çərçivəsində reallaşan Şərqi-Qərbi nəqliyyat dəhlizi Çin üçün daha cəlbedici yatırım məkanına çevrildi. Məhz bu dəhliz bu gün Çin və Orta Asiya məhsullarının ən qısa zamanda Qərbi Avropa ölkələrinə yetisdirmək potensialına malikdir. Layihədə maraqlı tərəflərdən biri olan Qazaxıstanın Çinə qədər dəmiryol çəkməsi haqqında dövlətlərarası sənədin imzalanması BTQ üçün uğurlu perspektivlər açırdı. Bu o demək idi ki, Çin və Xəzər hövzəsi Qərbi dəmir yol vasitəsilə daha münasib şəkildə birləşəcəkdi. Həqiqətən də BTQ ilə hərəkət edən ilk yük Qazaxıstandan Türkiyənin Mersin limanına göndərilmiş yük olmuşdur ki, bu da Transxəzər

Nəqliyyat Marşrutunun (TBNM) BTQ-yə qoşulması demək idi.

BTQ həm də gələcək layihələr üçün geniş imkanlar açdı. Bir vaxtlar xəyallarda dolayan ideyalar reallaşmağa başladı. BTQ

dəmir yolu layihəsi “Orta dəhliz” vasitəsi ilə 12-15 günə Çin yüklərini Avropa ölkələrinə çatmaq iqtidarına malikdir. Həqiqətən də, rəqəmlər göstərir ki, bu yol vasitəsilə mal mübadiləsi edən ölkələr arasında ən fəal olan məhz Çindir. Çin 17 milyon ton yükdaşıma çəkisinə malik bu layihə üzrə özünün iri həcmli yüklərinin Avropaya daşınmasını həyata keçirir (6). Belə ki, bu gün Çindən Avropaya gedən yükün həcmi 240 milyon tondan çox qiymətləndirilir. Bu mənada bu gün BTQ şərti olaraq Çin-Avropa nəqliyyat dəhlizinə çevrilməkdədir. Təsəffü deyil ki, Türkiyə Prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdoğan BTQ dəmir yolunun perspektivliyini dəyərləndirərkən bildirmişdir ki, bu yol “Orta dəhliz” layihəsinin ən önəmli məsələsi olmuşdur və Londondan Çinə birbaşa dəmir yolu xətti qurulur (5).

Təbii olaraq, dünyanın nüfuz sahibi olan dövlətlər Çinin genişlənən imkanlarından bərk narahat olmaya bilməzdilər. Maraqlıdır ki, qeyd



olunan layihələrin perspektivlərini onlara qarşı çıxanlar daha aydın görürdülər. ABŞ və Rusiya Çinin Xəzər hövzəsi ölkələrindəki rolunu müxtəlif siyasi maneərlərlə sıradan çıxarmaq istəyirdilər. Lakin region dövlətlərinin iradəsi və Çinin maliyyə dəstəyi əks həmlələrin qarşısını almaqda hələ də davam edir. Ekspertlərin sözləri ilə desək, gələcəkdə “Avropanın enerji siyasətini müəyyənləşdirən” (7) İlham Əliyevin siyasi mövqeyi və atdığı addımları, Bakı-Tbilisi-Qars kimi yolun əhəmiyyətini gözəl dərk edən və TANAP kimi daha nəhəng kəmərləyihəsinin üzərində işləyən Türkiyə Respublikasını xüsusi qeyd etmək lazımdır. Bu gün TANAP artıq gerçəkləşmiş layihədir. Bu kəmərləyihəsinin Xəzər hövzəsi ölkələrinin neft məhsullarını bir yolla Qərbi Avropanın mərkəzinə çatdırmaq iqtidarındadır. Təsədüfi deyil ki, Çinin dəstəyi ilə təşkil olunmuş, Azərbaycanın da üzv olduğu Asiya İnfrastruktur Bankı TANAP layihəsinə 600 milyon dollar kredit ayırmışdır (8).

Qeyd etmək lazımdır ki, Şimal-Qərb dəhlizi, TRASEKA və Bakı-Tbilisi-Qars kəməri Çinin başlıca rəqiblərindən biri olan Yaponiyanın da maraqlarındadır. Çin bu gün ciddi cəhdlə bu ölkənin region layihələrində iştirakını minimuma endirməkdən çəkinmir. Bu baxımdan, Azərbaycana göstərdiyi siyasi dəstək, daha doğrusu Çinin ekstremizm, terrorizm və separatizmlə mübarizə prinsipləri çərçivəsində formalaşdırdığı iki ölkə arasındakı əməkdaşlıq bu ölkənin rəqiblərini “zərərsizləşdirməkdə” böyük rola malikdir (1, 310). Bu baxımdan iqtisadi məqsədlər güdən layihələr hər iki dövlətin ümumi siyasi maraqları çərçivəsində reallaşmaqdadır. Çin Azərbaycanın ərazi bütövlüyünü tanıdığına dəfələrlə vurğulamış, Qarabağı Azərbaycan ərazisi kimi tanıdığına bildirmişdir.

BTQ yolunun potensialı NATO-nun da diqqət mərkəzindədir. Ekspertlərin fikrincə NATO bu yola marağını artırarsa gələcəkdə Uzaq Şərq ölkələrinə quru yolla daha tez çatmaq imkanları əldə etmiş olar (5).

Bu gün BTQ, TRASEKA, TANAP kimi layihələrin həyata keçməsi onu göstərir ki, Azərbaycanın dünyaya qlobal çıxışı regional transmissiya mahiyyəti daşıyır. Məsələdə araşdırmaları ilə diqqəti cəlb edən Ə.Həsənovun fikrincə, mütəxəssislər Azərbaycanın fəaliyyətində müşahidə olunan bir neçə istiqaməti xüsusilə qeyd edirlər. Buraya iri regionlar arasındakı logistika

əlaqələrinin inkişafını, Çin və Avropa İttifaqı arasındakı ən qısa quru yol üzərindəki beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyətini, Böyük İpək yolu çərçivəsindəki yükdaşıma imkanlarının reallaşmasını, logistik infrastrukturun yaradılmasını və müasir texnologiyalarla təkmilləşdirilməsini, nəqliyyat sahələrindəki əlaqələrin koordinasiyasını, nəqliyyat tarifləri siyasətini, həmçinin neftdaşıma əməliyyatlarını və s. göstərmək olar (9). Bu mənada, BTQ Azərbaycanın öz yatırımı vasitəsilə (Azərbaycan və Gürcüstan ərazilərində) həyata keçən qlobal layihə olmuşdur.

Azərbaycanın tranzit-nəqliyyat imkanları ölkə rəhbərləri tərəfindən yüksək qiymətləndirilir. Bu nəqliyyat yolu özündə çoxlu sayda dövlətin maraqlarını birləşdirən Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin Azərbaycan üzərindən keçməsinə tam reallaşdırıla bilər. Bu mənada, BTQ dəmir yolunun ölkəmiz üçün rolu əhəmiyyətli dərəcədə böyük oldu. Prezident İlham Əliyevin çıxışlarının birində qeyd etdiyi kimi Azərbaycan dəmir yol infrastrukturunun yenedən qurulmasına kifayət qədər sərmayə yatırır. Çox qısa zamanda Azərbaycan Xəzər sahili dövlətlərlə mal mübadiləsi məqsədilə Xəzər dənizində 15 milyon ton yükdaşıma qabiliyyətinə malik yeni beynəlxalq liman istifadəyə vermişdir.

BTQ-dən sonra Çin Azərbaycanın daxili nəqliyyat layihələrini də dəstəkləməkdə davam edir. Azərbaycan isə Çinin “Bir kəmərləyihə, bir yol” layihəsinə dəstək verən ilk ölkələrdən biri olmuşdur. 2019-cu ildə ölkə rəhbəri Si Çinpin İlham Əliyev ilə görüşdə “Bir kəmərləyihə, bir yol” layihəsi çərçivəsində Transxəzər nəqliyyat dəhlizinin əhəmiyyətini xüsusi olaraq qeyd etmişdir. O, bildirmişdir ki, Azərbaycan Prezidenti Çin xalqının çoxdankı dostudur, Çin-Azərbaycan münasibətlərinin və bütün sahələrdə əməkdaşlığın inkişafı üçün şəxsən daim səy göstərir və o, bunu yüksək qiymətləndirir (10). “Sizin ölkəniz Böyük İpək Yolu üzərində yerləşir və bu yolun bərpasında təbii tərəfdaşdır. Bizim əməkdaşlığımızın artıq bir sıra nəticələri var və bu əməkdaşlıq xalqlarımıza real fayda verir. Sizinlə birlikdə ortaq səylərimizlə “Bir kəmərləyihə, bir yol” layihəsinin reallaşdırılmasını davam etdirməyə, birgə inkişaf və firavanlıq naminə bütün sahələrdə qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığı daim dərinləşdirməyə hazırəm” – deyərək Si Çinpin öz çıxışı ilə yadda qalmışdır (10). Bu baxımdan, Çin “Bir



kəmər, bir yol” təşəbbüsü çərçivəsində Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun potensialından istifadə olunmasını geniş əməkdaşlığın vasitələrindən biri hesab edir.

Beləliklə, Çinin Azərbaycan üzərindən həyata keçirdiyi səmərəli iqtisadi layihələr iki ölkənin siyasi əməkdaşlığına böyük təsir göstərmişdir. Təsadüfi deyil ki, ÇXR liderləri Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevi dost adlandırırlar (10).

Nəticə

Beləliklə, Bakı-Tbilisi-Qars kəməri Azərbaycanla Çin arasında fəaliyyətdə olan iqtisadi və siyasi səmərəyə əsaslanan əhəmiyyətli layihələrdən biridir. BTQ-nin həyata keçirilməsində Çinin böyük dəstəyi olmuşdur. Bu dəmir yolu Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevrilməsi prosesinin bir hissəsi olub, Avropa, Qara dəniz, Xəzər və Mərkəzi Asiya, həmçinin Uzaq Şərq regionlarını bir-birinə bağlayan geniş logistika əməliyyatıdır. Məhz bu yol “Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin qurulmasında, Böyük İpək Yolu çərçivəsində reallaşan, ölkəmizin siyasi nüfuzuna müsbət təsir göstərmiş əməli fəaliyyətin başlanğıcıdır. Bu yol müxtəlif nəqliyyat sahələri arasındakı əlaqələrin koordinasiyasına, yük və sərnişin daşımalarının tariflərinə, çoxmodallı daşımaların təşkil olunması istiqamətində baş verən dəyişikliklərə təsir etmə qabiliyyətinə malikdir. Bu mənada, güclü rəqabətlə və əks-təsirlərlə üzləşən Çinin BTQ dəmir yolundakı marağı və fəaliyyəti başa düşüləndir.

Ədəbiyyat:

1. Həsənov Ə. Müasir beynəlxalq münasibətlər və Azərbaycanın xarici siyasəti, Bakı 2005, 561 s.
2. History of the Georgian Railways http://www.railway.ge/?option=com_content&view=category&layout=tblog&id=39&Itemid=124&lang=en
3. AR Prezidenti İlham Əliyevin Nazirlər Kabinetinin 2017-ci ilin sosial-iqtisadi inkişafının yekunlarına və qarşıda duran vəzifələrinə həsr olunan iclasında giriş nitqindən // <http://ady.az/az/read/index/1/43>
4. Məmmədova N. “Azerbaijan Realities” “Bakı – Tbilisi-Qars dəmir yolu global tarixi

hadisədir. // “Xalq qəzeti”, 2017 ci il, 3 noyabr 6 s.

5. Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu “Orta dəhliz” adlana bilər. Azərtac, 16.06.2017

https://azertag.az/xeber/Transxezer_Beynelxalq_Neqliyyat_Marsrutu_Orta_Dehliz_adlana_biler_VIDEO-1070830

6. Cəfərov E. “İlham Əliyev Avropanın enerji siyasətini müəyyənləşdirir”// “Azərbaycan qəzeti”, 14 iyun 2018, s. 6

7. D.Vəliyev, Ə.Musayev, Azərbaycan-Çin: İqtisadi əməkdaşlığının perspektivlərinə maraq artır. //”Xalq qəzeti”. 2019, 5 iyul. N 143. S.4

8. Həsənov Ə. “Şərq-Qərb”, “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri və Azərbaycanın geoiqtisadi maraqları.// “Xalq qəzeti”, 2019, 25 sentyabr-N211, s.5

9. Məmmədov S. Azərbaycan Çin münasibətləri yeni mərhələyə qədəm qoyur, “Xalq qəzeti” <http://xalqqazeti.com/az/news/21413>

10.İlham Əliyevin və Çin Xalq Respublikasının Sədri Si Cinpinin Pekində görüşü olub. <https://president.az/articles/32860>

Zenfira Shikhalibayli

Baku-Tbilisi-Kars via Azerbaijan from China to Europe

Summary

After the collapse of the Soviet Empire, the communication systems of the South Caucasus were destroyed. The biggest reason for this was the violated state borders. In addition, Armenia occupied 20 percent of Azerbaijani lands. Azerbaijan, Turkey and Georgia decided to re-establish the transport system of the South Caucasus. In this case, the countries on the shores of the Caspian Sea and China may be interested in the Baku-Tbilisi-Kars project. However, Western countries and Russia were dissatisfied. In this case, the countries on the shores of the Caspian Sea and China may be interested in the Baku-Tbilisi-Kars project. Today, this system is very interesting for China, and this project is the largest communication system in the region.