

Zəngəzur dəhlizinin iqtisadi əhəmiyyəti Avropa və Asiya ölkələri üçün də böyükdür



44 günlük müqəddəs savaşda Azərbaycanın möhtəşəm qələbəsinin Avrasiyanın geoiqtisadi xəritəsində yaratdığı yeni imkanlar beynəlxalq nəqliyyat sisteminin bütövlükdə yenidən formalaşdırılması reallığını ortaya qoymuşdur. Artıq bir çox Asiya ölkəsi bu yeni imkanların fərqiçindədir. Xüsusilə bu zaman Mərkəzi Asiya ölkələri yeni bazarlara çıxmaq üçün Zəngəzur dəhlizinin iqtisadi səmərəsini önə çəkirlər.

Bu da səbəbsiz deyil. Dünya iqtisadiyyatının əsas lokomotivlərindən sayılan Çindən gələn yüklərin Mərkəzi Asiya marşrutu ilə daşınması potensialı, eləcə də Səveyş kanalından keçən dəniz yoluna alternativ nəqliyyat dəhlizinin formalaşdırılması Azərbaycanın, həmçinin Zəngəzur dəhlizinin vacib nəqliyyat arteriyasına çevrilməsinə şərait yaradır. İqtisadi islahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzinin (İİTKM) təhlilçisi Coşqun Cə

fərov yazır: “Elə yaxın dövərə nəzər salsaq görərik ki, Səveyş kanalında Evergreen gəmisinin qəzaya uğramasına gün ərzində qərbə daşınan yüklər üzrə 5,1 milyard və şərqə daşınan yüklər üzrə 4,5 milyard olmaqla ümumilikdə 9,6 milyard dollar zərəre səbəb olmuşdur. Ümumilikdə dünya ticarətinin təqribən 12 faizinin bu kanal vasitəsilə həyata keçirildiyini nəzərə alsaq, alternativ nəqliyyat arteriyalarının, o cümlədən Zəngəzur dəhlizi ilə

Azərbaycanın Avrasiyanın nəqliyyat infrastrukturunda iqtisadi əhəmiyyətini görə bilərik”.

Təhlilçi onu da qeyd edir ki, Mərkəzi Asiya ölkələrinin yeni nəqliyyat dəhlizlərindən, o cümlədən Azərbaycanın tranzit imkanlarından istifadədə marağı böyükdür: “Zəngəzur dəhlizi ilə bağlı qeyd olunması vacib olan məqamlardan biri də “Aşqabad müqaviləsi” ölkələrinin Avropaya reintegrasiyası üçün yeni perspektivlərin yaratmasıdır. Belə ki, “Aşqabad müqaviləsi” Türkmənistan, Özbəkistan, Qazaxıstan, İran, Oman, Hindistan və Pakistan arasında Avrasiya regionunda nəqliyyat əlaqələrinin inkişafı və digər nəqliyyat dəhlizləri ilə birgə fəaliyyətin təmin edilməsi məqsədilə imzalanmışdır. Bu ölkələr vasitəsilə

həyata keçirilən beynəlxalq yükdaşımalarda Zəngəzur dəhlizindən Avrasiya bazarlarına çatdırılması Qarabağ regionunun iqtisadi potensialının artmasında xüsusi rol oynaya bilər”.

Araşdırmada o da vurğulanır ki, Zəngəzur dəhlizinin tərkib hissəsi olacaq həm dəmir, həm də avtomobil yollarının inşası sürətlə davam edir. Müəllif şərhində tarixi dəhlizə Qarabağ regionu daxilində magistral avtomobil yollarının birləşdirilməsinə xüsusi diqqət ayırır: “Belə ki, 101,9 kilometrlik 2 hərəkət zolaqlı “Zəfər yolu”nun inşası Füzuli rayonu ilə Şuşa şəhərini əlaqələndirməklə Qarabağ regionunda sosial-iqtisadi əlaqələrin dirçəlməsinə imkan yaradacaqdır. 123,8 kilometrlik və 4-6 hərəkət zo-

laqlı Horadiz-Cəbrayıl-Zəngilan-Ağbənd yolu, 70 kilometrlik və 4 hərəkət zolaqlı Xudafərin-Qubadlı-Laçın yolu, 73 kilometrlik və 2 hərəkət zolaqlı Kəlbəcər-Laçın yolu, 13 kilometrlik və 4 hərəkət zolaqlı Füzuli-Hadrut yolu, 45 kilometrlik və 4 hərəkət zolaqlı Bərdə-Ağdam yolunun inşası Qarabağ regionunun, o cümlədən Azərbaycanın nəqliyyat dəhlizlərinə çıxışını çoxşaxəli etməklə buradan keçəcək xətlərin önəmini də artıracaqdır”.

C.Cəfərov onu da diqqətə çatdırır ki, Azərbaycan, Ermənistan və Gürcüstan Türkiyə, Rusiya və İranla “3+3” formatında geosiyasi əməkdaşlıq edərək kommunikasiya xətlərinin yenidən bərpə edilməsi ilə beynəlxalq tranzit daşımalarda yeni iqtisadi ağırlıq mərkəzi yarada bilər: “Əlbəttə ki, bu əməkdaşlıq çərçivəsində Zəngəzur dəhlizinin siyasi və iqtisadi önəmi danılmazdır. Regionda digər həyata keçirilməsi nəzərdə tutulan layihələri dəyərləndirdikdə, Zəngəzur dəhlizinin region ölkələrinə daha ucuz alternativ çıxış imkanları danılmazdır”.

Araşdırmada bir məqama da xüsusi diqqət ayrılır: uzun illərdir beynəlxalq maliyyə institutları, xarici dövlətlər, hətta Ermənistan belə, İran və Ermənistandan keçməsi nəzərdə tutulan və 3,5 milyard dollar dəyərində olan yeni dəmir yolu xəttinin maliyyələşdirilməsinə nail ola bilməyiblər.

Buna baxmayaraq, müəllif belə qənaətə gəlir ki, Zəngəzur dəhlizinin yaradılması ilə formalaşan yeni iqtisadi konyuktura Asiya və Avropanın nəqliyyat infrastrukturunda xüsusi önəmə malik olacaqdır.

Bahadır İMANQULİYEV,
“Azərbaycan”