

Beynəlxalq siyasətin diqqəti yenidən Cənubi Qafqaza yönəlir

Cənubi Qafqaz uzun illər beynəlxalq siyasətdə daha çox münaqişələr kontekstində xatırlanan region olub. Qarabağ münaqişəsi, böyük güclərin rəqəbəti, enerji marşrutları uğrunda mübarizə və geosiyasi qeyri-müəyyənlik bu coğrafiyanı tez-tez "risk zonası" kimi təqdim edirdi. Lakin son illərdə beynəlxalq siyasət diskursda diqqətçəkən yeni tendensiya müşahidə olunur: region global əlaqələndirici platforma kimi dəyərləndirilir.

Bu fikirlər siyasi elmlər üzrə fəlsəfə doktoru Şəbnəm Zeynalovanın "Aİ Cənubi Qafqazın qeydində necə qalır?" adlı məqaləsində yer alıb. Məqaləni təqdim edirik.

Brüsseldə səfirlərin konfransında Avropa Komissiyasının prezidenti Ursula fon der Lyayenin Orta Dəhliz haqqında dediyi sözlər dəyişən yanaşmanın açıq ifadəsidir. Onun fikrincə, Asiya ilə Avropa arasında malların çatdırılma müddətini 30 gündən 15 günə qədər qısaldı bilən bu marşrut əvvəllər qeyri-sabit sayılan Cənubi Qafqazda ticarət və əməkdaşlığı normaya çevirə biləcək mexanizmi kimi təqdim olunur.

Avropa İttifaqı rfiyə məhz İndi Cənubi Qafqaza bu qədər diqqət yetirir?

Sualın cavabını anlamaq üçün, ilk növbədə, global iqtisadi və geosiyasi realılıqlara nəzər salmaq lazımdır. Son illərdə dünya ticarətinin infrastrukturunu sayılan beynəlxalq nəqliyyat marşrutları əvvəlki dövrlərlə müqayisədə daha həssas və siyasi risklərə daha açıq vəziyyətə düşüb. Əgər bir neçə il əvvəl global logistika əsasən iqtisadi səmərəlilik prinsipi ilə formalaşırdısa, bu gün həmin sistemin əsas parametrlərindən biri geosiyasi təhlükəsizlik faktorunu hesab olunur.

Dəyişikliklərin əsas səbəblərindən biri, şübhəsiz ki, Rusiya-Ukrayna müharibəsidir. 2022-ci ildən sonra Avropa ilə Asiya arasında ənənəvi ticarət marşrutlarından biri sayılan Şimal dəhlizi, faktiki olaraq, geosiyasi risk zonasına çevrildi. Rusiya ərazisindən keçən logistika xəttləri sanksiyalar, siyasi gərginlik və təhlükəsizlik narahatlıqları səbəbindən əvvəlki etibarlılığını itirməyə başladı. Avropa şirkətləri və hökumətləri üçün bu marşrut artıq siyasi baxımdan riskli hesab olunur. Eyni zamanda digər alternativ istiqamətlər də tam sabit deyil. Yaxın Şərq regionunda davam edən gərginliklər, Qırmızı dəniz və Süveyş kanalı ətrafında baş verən təhlükəsizlik problemləri global ticarətin mühüm hissəsinin keçdiyi marşrutları tez-tez qeyri-müəyyən vəziyyətə salır. Məhz bu kontekstdə Avropa İttifaqı son illərdə öz strateji yanaşmasını yenidən nəzərdən keçirməyə başlayıb. Brüssel prioritetlərindən biri təchizat zəncirlərinin diversifikasiyası, yeni alternativ marşrutların yaradılmasıdır. Avropa üçün Asiya ilə əlaqələri qurmaq həyati əhəmiyyət daşıyır və bu əlaqələrin dayanıqlı olması üçün yeni logistika xətləri zəruridir. Xəzər dənizi vasitəsilə Mərkəzi Asiyani, Qafqazı və Türkiyə üzərindən Avropanı birləş-

diren Orta Dəhliz məhz bu geosiyasi boşluğu doldura biləcək alternativ kimi ortaya çıxır. Digər tərəfdən, Orta Dəhliz Avropa üçün strateji muxtariyyət siyasətinin bir hissəsidir. Son illərdə Aİ rəhbərliyi tez-tez vurğulayı ki, global iqtisadi sistemdə Avropa daha çox müstəqil qərarvermə imkanlarına malik olmalıdır. Bunun üçün isə enerji, texnologiya və logistika sahələrində alternativ tərəfdaşlıqlar qurmaq vacibdir. Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya məhz bu yeni strateji yanaşmanın mühüm elementinə çevrilir.

Ursula fon der Lyayen Orta Dəhliz haqqında danışarkən Avropa İntegrasiyasının başlanğıc mərhələsinə - İkinci Dünya müharibəsindən sonra yaradılan Avropa Kömür və Polad Birliyinə istinad etdi. Tarixi baxımdan bu təşkilatın əsas məqsədi Fransa və Almaniya kimi uzun illər bir-biri ilə rəqəbəət aparmış dövlətlər arasında qarşılıqlı riskini minimuma endirmək idi. Kömür və polad kimi strateji sənaye sahələrinin birgə idarə olunması nəticəsində bu ölkələr arasında iqtisadi asılılıq formalaşdı və nəticədə, siyasi münasibətlər də dəyişməyə başladı.

Eyni mexanizmi Cənubi Qafqazda da işləmək olarmı?

Qeyd etməliyə ki, Cənubi Qafqaz, eyni zamanda, təhlükəsizlik və identitet faktorlarının güclü olduğu məkanlardan biridir. Uzun illər davam edən münaqişələr, tarixi etimadsızlıq və böyük güclərin maraqlarının toqquşması burada siyasi münasibətləri xeyli həssas edib. Bununla belə, iqtisadi integrasiya müəyyən dəyişikliklər üçün zəmin yarada bilər. Əgər region ölkələri eyni tranzit və ticarət sisteminin iştirakçısına çevrilərsə, bu zaman onların iqtisadi maraqları daha çox üst-üstə düşməyə başlayar. Orta Dəhliz ideyası region ölkələrini vahid iqtisadi və logistika sisteminə integrasiya etmək potensialına malikdir. Əgər belə bir sistem formalaşarsa, qarşılıqlı maraqların genişlənməsi siyasi münasibətlərə də təsir göstərə bilər.

Uzun illər ərzində regionun təhlükəsizlik arxitekturasında əsas rol Rusiyaya məxsus idi. Moskva həm hərbi mövcudluğu, həm də siyasi təsir alətləri vasitəsilə Cənubi Qafqazda mühüm aktor kimi çıxış edirdi. Ermənistanla hərbi ittifaq, regiondakı sülhməramlı kontingent və təhlükəsizlik mexanizmləri Rusiyanın bu təsirini uzun müddət qoruyub saxladı. Lakin son illərdə beynəlxalq proseslər göstərir ki, regiondakı qüvvələr balansı tədricən



dəyişir. Ankara isə son onillikdə Cənubi Qafqazda iqtisadi və nəqliyyat layihələri vasitəsilə təsirini genişləndirməyə nail olub. Bakı-Tbilisi-Qars demir yolu, enerji kəmərləri və regional logistika layihələri Türkiyəni regionun əsas tranzit və strateji tərəfdaşlarından birinə çevirib. Digər tərəfdən, Çin faktorı da gətdikcə daha görünür. Pekinin "Bir kəmə, bir yol" təşəbbüsü Avrasiya məkanında yeni logistika və ticarət şəbəkələrinin yaradılmasını nəzərdə tutur. Məhz bu kontekstdə Brüsselin layihəyə diqqət Avropa İttifaqının Avrasiya məkanında daha aktiv geoiqtisadi mövqe tutmaq cəhdinin bir hissəsi kimi qiymətləndirilə bilər. Son illər Bakı Avrasiya məkanında mühüm logistika və nəqliyyat qovşağı kimi təqdim etməyə çalışır. Xəzər dənizi üzərindən Mərkəzi Asiyani Qafqaz və Türkiyə vasitəsilə Avropaya bağlayan marşrutlar bu strategiyanın əsas elementlərindəndir.

Bəs Ermənistan yeni regional modeldə hansı yeri tuta bilər?

Sual Cənubi Qafqazın gələcək geosiyasi və geoiqtisadi arxitekturasını anlamaq baxımından xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Çünki regionda formalaşmaqda olan yeni nəqliyyat və logistika sistemləri dövlətlərin strateji mövqeyini müəyyən edən amillərə çevrilir. Ermənistanın qarşısında duran əsas dilemma belə görünür: ölkə yeni regional əlaqə şəbəkələrinin bir hissəsinə çevriləcək, yoxsa geosiyasi təcrid riskini davam etdirəcək?

Ursula fon der Lyayenin çıxışında diqqətçəkən məqamlardan biri də məhz bu məsələ ilə bağlı idi. O qeyd etdi ki, Orta Dəhliz keçmiş düşmən ölkələri - Azərbaycan və Ermənistanı - bir-biri ilə və Avropa ilə əlaqələndirə bilər. Brüsselin düşüncəsinə görə, iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpası regionda davam edən sülh prosesinə əlavə stimül verə bilər. Əgər kommunikasiya xətləri açılar və region vahid tranzit platformaya çevrilərsə, bu yalnız ticarət dövriyyəsini artırmaqla

məhdudlaşmayacaq. Eyni zamanda, ölkələr arasında yeni iqtisadi maraqlar formalaşdıracaq və bu maraqlar siyasi münasibətlərin tədricən dəyişməsinə təsir göstərə bilər.

Təbii ki, bu məntiq Ermənistan üçün xüsusilə vacibdir. Uzun illər ərzində ölkənin regional nəqliyyat sistemlərindən kənarda qalması iqtisadi inkişaf imkanlarını ciddi şəkildə məhdudlaşdırıb. Qapalı sərhədlər və məhdud tranzit imkanları Ermənistan iqtisadiyyatını daha çox daxili resurslara və məhdud ticarət marşrutlarına bağlayıb. Əgər yeni regional kommunikasiya xətləri açılarsa, Ermənistan üçün bu vəziyyət dəyişə bilər. Ölkə potensial olaraq Mərkəzi Asiya, Cənubi Qafqaz və Avropa arasında formalaşan yeni ticarət marşrutlarının bir hissəsinə çevrilə bilər. Lakin bu perspektiv reallaşması bir neçə vacib şərtəndən asılıdır. İlk növbədə, regionda davam edən siyasi və təhlükəsizlik məsələlərinin həlli zəruridir. Kommunikasiya xətlərinin açılması siyasi etimadın formalaşmasını tələb edir. Əgər tərəflər arasında sabit və uzunmüddətli sülh mexanizmi formalaşarsa, o zaman regional layihələr real iqtisadi məzmun qazana bilər. Digər tərəfdən, Ermənistanın qarşısında strateji seçim də dayanır. Ölkə yeni regional əməkdaşlıq modelinə integrasiya edərək iqtisadi imkanlarını genişləndirə bilər. Lakin bu model həm də daha pragmatik və əməkdaşlığa əsaslanan regional siyasət tələb edir.

Son olaraq qeyd edək ki, tarix göstərir ki, iqtisadi layihələr bəzən siyasi qarşıdurmaları yumşalda bilər. Avropa integrasiyası bunun ən bariz nümunəsidir. Lakin Cənubi Qafqazın realılıqları daha mürəkkəbdir. Regionda tarixi etimadsızlıq, böyük güclərin rəqəbəti və təhlükəsizlik dilemması hələ də qalmaqdadır. Bununla belə, bir məqam artıq aydın görünür: beynəlxalq siyasətin diqqəti yenidən Cənubi Qafqaza yönəlir. Bu dəfə isə səbəb münaqişələr deyil, global logistika və geoiqtisadi perspektivlərdir.