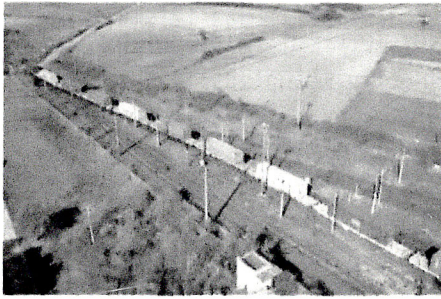


## NAXÇIVAN DƏHLİZİ: TRİLYON DOLLARLIQ KEÇİD MƏNTƏQƏSİ



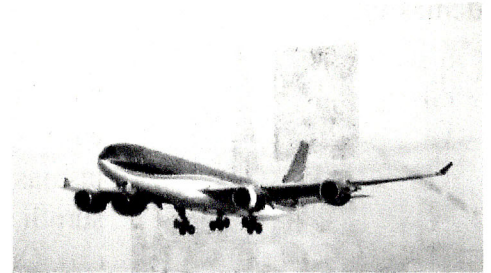
Avropa Birliyi ilə Çinin mal mübadiləsinin əsas xətti Azərbaycandan keçəcək; rəsmi Bakı ən böyük səfirliyini ona görə Pekində tikdirir ki...

Dağlıq Qarabağa iddia edən Ermənistanla Azərbaycan və Türkiyənin sərhədləri 30 ilə yaxındır ki, bağlıdır. Bakının neft və qaz kəmərləri Gürcüstan üzərindən Türkiyəyə, oradan isə Avropa və Yaxın Şərq bazarına çıxır. O cümlədən, 826 km. uzunluğu olan Bakı-Tiflis-Qars dəmiryolu da Gürcüstandan keçir.

Gürcüstan ilə Azərbaycan və Türkiyənin strateji xarakterli münasibətlərinin formalaşmasında beynəlxalq səviyyəli bu layihələrin ciddi rolu var.

Azərbaycan Türkiyəyə bir də İran üzərindən çıxıb. Gürcüstanla müqayisədə bu xətt o qədər də işlək deyil. Amma Naxçıvanın təminatında bu yol həyati əhəmiyyət daşıyır. Düzdür, iri həcmli strateji məhsullar İran üzərindən Türkiyəyə ötürülməyib. Amma bu yolun olması da işimizə yararır.

Üfüqdə Azərbaycanı Türkiyəyə birləşdirəcək üçüncü yolun konturları da aydın görünür. Dağlıq Qarabağla bağlı üç tərəfli razılığa əsasən Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə Azərbaycanın qərb rayonlarını birləşdirən yeni xətt inşa ediləcək. Qeyri-rəsmi şəkildə Mehri dəhlizi, "Turan qapısı", Naxçıvan koridoru kimi müxtəlif adlar daşıyan bu şəbəkə Bakı-Naxçıvan-Qars dəmiryol xəttinin işə düşməsi deməkdir. Türkiyə ilə Azərbaycan arasında davamlı quru əlaqəsini təmin ediləcək bu xətt Ağ Evin də diqqət mərkəzindədir.



Mehri dəhlizi İrəvan üçün də həyati əhəmiyyət daşıyır. Bu dəhliz vasitəsi ilə Ermənistan ilə Rusiya arasında dəmiryolu xətti açılır. Yəni, Rusiyadan çıxan yüklər üç gün ərzində Ermənistanda olacaq. Naxçıvan koridoru həm Azərbaycanla Türkiyəni, həm də Ermənistanla Rusiyanı birləşdirəcək.

Aydındır ki, Naxçıvan koridoru Gürcüstan və İranın maraqlarına təhlükə yaradır. Xüsusən Gürcüstan üçün bu, arzuolunmazdır. Çünki ərazisindən neft və qaz kəməri keçən Gürcüstan



Avropa Birliyi və ABŞ üçün cazibədar ölkə idi.

Şübhəsiz ki, Naxçıvan koridoru açıldıqdan sonra Gürcüstan və İrandan keçən kommunikasiya xətləri öz önəmini nəzərə çarpacaq dərəcədə itirəcək. Ancaq bu yolların işlək saxlanması gərəkdir. Çünki alternativin çox olması bizə əlavə manevr imkanları verir. Bu, həm də Azərbaycana yönələn təzyiqlərin mexanizmlərini bəri başdan sıradan çıxarır. Bölgəmizdə siyasi situasiya

sürüşkən olduğuna görə bu yolların üçün də diqqətdə saxlamalıyıq.

Onu da deyim ki, Naxçıvan koridorunun əhəmiyyəti təkə Türkiyə ilə Türk Dünyasını birləşdirməkdən ibarət deyil. Söhbət daha böyük bir nəsnədən gedir. Çin ilə Avropa Birliyi arasında mal mübadiləsinin həcmi milyard deyil, trilyon dollarlarla ölçülür. Hazırda Çindən gələn



mallar Orta Asiyadan keçir, gəmilərə vurularaq Xəzər üzərindən Ələt limanına daşınır. Oradan isə yüklər Bakı-Tiflis-Qars qatar xətti ilə Türkiyəyə, oradan isə Avropaya daşınır. Bu proses 2 həftə çəkir. Təbii ki, Avropa istehsalçılarının malları da eyni xətlə əks istiqamətdə Çinə göndərilir.

Bu isə o deməkdir ki, Çin və Avropa Birliyi də Naxçıvan koridorunun açılmasında maraqlıdır. Çünki bu, Avropa Birliyini Çinlə birləşdirən ən qısa yoldur. Çin öz mallarını dəniz və hava yolu ilə də Avropaya çatdırır. Qazaxıstan və Rusiya üzərindən keçən dəmiryolu da mal mübadiləsi üçün istifadə olunur. Ancaq bu faktdır ki, Qərblə Şərqi birləşdirəcək ən qısa yol (gələcək) Naxçıvan koridorundan keçir.

Qərb mənbələri yazır ki, A 40 ölçülü standart konteynerlər 22 tona yaxın mal tutur. Belə bir konteynerin hər biri 14 min dollar daşınma xərci ilə okean üzərindən Çindən Avropaya və əsk istiqamətə 30-35 günə yetişir. Eyni konteyner hava yolu ilə 32 min dollara mənzil başına çatır. Təbii ki, qısa bir müddətdə. Dəmiryolu ilə isə bir konteyner 8 min dollara daşınır. 2 həftəyə mal göndərilən ünvana daxil olur.

Göründüyü kimi, ən optimal variant dəmiryolu ilə daşınmaya bağlıdır. Çünki daşınma xərci o qədər də çox deyil və o qədər də vaxt (14-18 gün) aparmır. Naxçıvan koridorunun açılması həm də Gürcüstan marşrutu ilə müqayisədə 14-18 günlük vaxtın heç olmasa 2 gün azaldılması deməkdir.



Azərbaycanın Çin Xalq Respublikasındakı səfiri Əkrəm Zeynalli "news.cgtn.com" saytında bu məsələ ilə bağlı məqalə ilə çıxış edib. O vurğulayıb ki, Naxçıvan koridoru Şərqlə Qərbin yaxınlaşmasına töhfə verə bilər. Mal mübadiləsində zamanın qısalması sürətli və çevik biznes əlaqələrinin genişlənməsinə gətirib çıxaracaq. Çinin irəli sürdüyü "Bir kəmə, bir yol" təşəbbüsünə Azərbaycanın verdiyi dəstəyə toxunan səfir qeyd edib ki, ölkəmizin işğaldan azad olunmuş ərazilərinin yenidən tikilməsi üçün əlavə sərmayəyə ehtiyacı olacaq. Çin bu fürsətdən yararlana bilər. Azərbaycanın Qafqazda Çinin ən böyük tərəfdaşı olduğuna diqqət çəkən səfir yazır ki, 2019-cü ildə ölkələrimiz arasında 2.2 milyard dollar həcmində ticarət dövriyyəsi olub. Hər il Çinlə Azərbaycan arasında əlaqələr daha da dərinləşir. Səfir xatırladır ki, Çinin aparıcı rol oynadığı "Asian Infrastructure Investment Bank"ı illər öncə Trans-Anadolu Qaz Boru Kəməri və Bakı-Tiflis-Qars dəmiryolu xəttinin çəkilişinə sərmayə yatırır.

Səfir məqalənin sonunda qeyd edir ki, Çinlə Azərbaycanın münasibətləri yüksələn xətt üzrə inkişafdadır və belə bir fondan Azərbaycan Pekində böyüklüyü ilə fərqlənən yeni səfirliyini inşa etməsi təbii görünür.

Əlbəttə, Çin mallarının böyük bir hissəsinin Avropa Birliyinə Naxçıvan koridoru üzərindən daşınması ölkəmiz üçün həm siyasi, həm də iqtisadi baxımdan ciddi üstünlüklər vəd edir. Onu da unutmayaq ki, Asiya ölkələri iqtisadi inkişaf baxımından son dərəcə sürətlə irəli gedir. Heç də təsadüfi deyil ki, 2030-cü ildə Çinin iqtisadi inkişaf baxımından dünyanın iqtisadi nəhəngi olan ABŞ-ı arxada qoyacağı gözlənilir. Artıq dünya bazarında Çin yuanı Amerika dollarını sıxışdırmaqdadır və bu tendensiya Qərbdə ciddi narahatlıq doğurur. Eləcə də digər Asiya ölkələri də iqtisadi sıçrayış dönməni yaşayır. Və həmin dövlətlər də Naxçıvan koridoruna ciddi maraq göstərirlər. Bu da əlavə imkanlar və gəlir mənbəyi deməkdir.

Bütün bunları nəzərə alaraq əminliklə demək olar ki, Naxçıvan koridoru global xarakterli bir layihədir. Ona görə də bu koridorun tezliklə inşa ediləcəyi şübhə doğurmur.

Elbəyi Həsənli, Sürix