

XX əsrin son onilliyində sovet imperiyasının süqutu və dünyanın bloklara bölünməsinin aradan qaldırılması soyuq müharibəyə son qoydu, böyük bir coğrafi bölgədə geosiyasi vəziyyəti kökündən dəyişdirdi. Bəşəri tərəqqi üçün dünya təsərrüfatı sisteminin bütün halqaları arasında qarşılıqlı, faydalı və hərtərəfli əlaqələrin daha da dərinləşməsi yolunda geniş imkanlar yarandı.

Sovet imperiyasının 70 il bütün gücü ilə qoruyub saxladığı "dəmir pərdələr" Orta Asiya və Qafqaz regionunu istər öz yaxın qonşularından, istərsə də bütün dünya birliyindən ümumbəşəri amillər baxımından əhəmiyyətli dərəcədə təcrid etmişdi. Bu coğrafi məkanda Xəzər hövzəsinin zəngin neft yataqlarının mühüm bir hissəsinə nəzarət edən Orta Asiya və Qafqazın yeni müstəqil dövlətləri özünəməxsus yer tutur. Dünyanın neft xəzinəsi sayılan İran körfəzindən sonra öz əhəmiyyətinə görə ikinci yerdə duran bu regionda neft ehtiyatı 30 milyard ton, qaz ehtiyatı isə onlarla trilyon kubmetr ehtimal edilir. Mütəxəssislərin hesablamalarına görə, XXI əsrin ikinci yarısında orta illik neft hasilatı bu regionda 100 milyon tona çata bilər. Uran və digər mühüm filiz növləri, qızıl ehtiyatı, habelə pambıq parça istehsalı imkanları nəzərə alındıqda regionun əhəmiyyəti daha da artır.

İnformatika, ekologiya, texnoloji sıçrayış və faydalı qazıntıların tətbiqinin genişlənməsi yüzilliyi olan XXI əsr dünyanın məhdud mineral-xam və əmtəə ehtiyatlarından optimal dərəcədə səmərəli istifadə olunması zərurətini doğurur. Planetdəki əhalinin sayının 10 milyard nəfərə çatmasına az qalıb. İstehlak edilən faydalı qazıntıların adambaşına miqdarı nisbi olaraq azalmış olsa da, demografik sıçrayış mineral-xam əmtəə və enerji ehtiyatlarına olan tələbatın gələn əsrdə dünya miqyasında kəskin sürətdə artacağını diqtə edir.

Beynəlxalq Energetika Agentliyinin məlumatına görə, 2030-cu ilə qədər ilk enerji daşıyıcılarının istehlakı dünyada, təxminən, 47 faiz artacaqdır. Ona görə də region növbəti yüzillikdə qlobal iqtisadiyyatın sabit və səmərəli inkişafında özünəməxsus yer tutmağa başlamış və buna görə də məsiri geosiyasətin aparıcı istiqamətlərindən birinə çevrilmişdir. Əsrin əvvəllərində Qafqaz və Orta Asiyada nüfuz uğrunda Rusiya və İngiltərənin apardığı mübarizəni əks etdirən "böyük oyun" ifadəsi əsrin sonunda siyasi leksikona "yeni böyük oyun" ifadəsi altında fərqli kontekstdə yenidən daxil oldu.

Lakin zaman dəyişmiş, bir regionun digəri, bir dövlətin o biri üzərində hegemonluğuna əsaslanan imperiyalar süqut etmiş, onların yeritdikləri işğalçı siyasi kurslar iflasa uğramışdır. Dünya bütün dərinliyi ilə dərk etməyə başlamışdır ki, sivilizasiyanın gələcəyi regional və dövlətlər arasında münasibətlərin mahiyyətindən, onların qarşılıqlı faydalılıq prinsipinə əsaslanmasından asılıdır. Məhz buna görə də müxtəlif geosiyasi maraqların toqquşmasına deyil, ümumi maraqların əlaqələndirilməsi prinsipinə əsaslanan "Böyük İpək yolu" ideyasının ortaya atılıb, həyata keçirilməyə başlanması bəşəriyyətin qlobal problemlərinin həlli ilə bağlı dünyanın inkişafında yeni və iri bir addım hesab edilir. Tarixi hadisələrin təbii axarı nəticəsində meydana gəlmiş və Qərblə Şərqi qırmızı tellərlə bir-birinə bağlayan qədim İpək yolunun bərpasının gələcək nəsillərin ümumi rifahının yüksəldilməsində mühüm rol oynayacağı getdikcə daha aydın dərk edilir.

Böyük İpək yolu layihəsi əhalisinin ümumi sayı 70–80 milyon nəfər təşkil edən və bu layihənin əsas hədəfini təşkil edən Orta Asiya və Qafqazın müstəqil ölkələrinin ümumdünya təsərrüfat dövryyəsinə fəal cəlb olunması, onların 70 illik sovet dövründə yığılıb qalmış sosial-iqtisadi problemlərinin həll edilməsi və nəhayət, bu dövlətlərin siyasi və iqtisadi müstəqilliklərinin möhkəmləndirilməsi üçün daha geniş perspektivlər açıq.

Sovet iqtisadi sistemini səciyyələndirən bir çox bəlalər – məsrəf iqtisadiyyatı, onun qapalı xarakter, ölkənin inkişaf etmiş dövlətlər üçün yanacaq-xammal bazasına çevrilməsi, əhalinin ən ümdə ehtiyaclarını belə təmin etməkdə iqtidarında olmayan zəif kənd təsərrüfatı, dünya bazarlarında rəqabət aparan məhsul istehsal etməyə qadir olmayan sənaye kimi problemlər bu respublikalarda özünü daha kəskin şəkildə göstərirdi. Zəngin təbii sərvətlərə malik olan bu respublikalarda əhalinin ümumi rifah səviyyəsi, statistik məlumatlardan görüldüyü kimi, dünya standartlarından qat-qat aşağı olan sovet reallığından da xeyli geri idi.

Dünya bankının 1997-ci il hesabatanda göstərilən ölkələr adambaşına ümumi milli məhsulun miqdarına görə dünya dövlətləri arasında ən aşağı gəlir səviyyəsinə malik (Qazaxıstan və Özbəkistan orta səviyyədən bir az aşağı idi) ölkələr qrupu-

na daxil edilmişdilər. Hesabatdan görünür ki, 1995-ci ildə adambaşına ümumi milli məhsul Azərbaycanda 480, Gürcüstanda 440, Ermənistanda 730, Qırğızstanda 700, Tacikistanda 340, Türkmənistanda 920, Özbəkistanda 970 və Qazaxıstanda 1330 ABŞ dolları təşkil etmişdir.

Bol təbii sərvət potensialına malik olan Xəzər hövzəsi və Qafqaz ölkələrinin gələcək sosial-iqtisadi tərəqqisi həlledici dərəcədə onların ümumdünya təsərrüfatı sistemində fəal və səmərəli qoşulması prosesindən asılıdır. Ümummilli lider Heydər Əliyev Böyük İpək yolu layihəsində Azərbaycanın xüsusi rol oynadığını bəyan edirdi. O göstərirdi ki: "Azərbaycan İpək yolunun mərkəzində yerləşir. İpək yolu Yaponiya, Çin və Mərkəzi Asiyadan keçib Xəzərə çıxacaqdır. Xəzərdə Şərqi və Qərbi sahilləri arasında keçid bərası var və bu bərə Azərbaycana məxsusdur. Bakı İpək yolunun üstündə yeganə iri dəniz limanıdır. Ona görə də Azərbaycan burada çox mühüm strateji mövqə tutur".

XXI əsrdə beynəlxalq iqtisadi inteqrasiya daha da dərinləşir. Bu baxımdan da bir regionda və ya dövlətdə sosial-iqtisadi

bu ölkələrin nəqliyyatı sovet dövründə elə təşkil olunmuşdur ki, həmin sistem bu dövlətləri Rusiya bazarlarına bağlamış, onların xarici dünyaya (Rusiyadan başqa) çıxışını mümkün qədər məhdudlaşdırmışdır. Mövcud nəqliyyat sistemi həmin dövlətlərin müstəqillik uğrunda apardıqları mübarizədə ən zəif halqalardan biridir.

Dünya birliyinə müstəqil çıxış yollarının olmaması və iqtisadi cəhətdən və xüsusən əhalinin ilkin tələbat mallarına olan ehtiyaclarının ödənilməsində xaricdən asılılığı onların müstəqillik mübarizəsinə mane olmaq üçün Rusiyanın imperiyapərəst qüvvələrinə geniş istifadə etməyə imkan verirdi. Məsələn, bütün nəqliyyat arteriyası ilə Rusiyaya bağlanmış və uzaq xaricə məhdud çıxış yolu olan Azərbaycan müstəqilliyinin ilk illərində (1992–1994-cü illərdə) müstəqilliyin beşiyində boğulması məqsədilə Rusiya tərəfindən geniş nəqliyyat blokadasına alınmışdı. Nəqliyyat blokadası Azərbaycanda həmin dövrdə ciddi iqtisadi, siyasi və sosial nəticələr doğurdu, dövlət müstəqilliyini ciddi təhlükə altında qoydu. Azərbaycanın qarşı-qarşıya qaldığı fəlakətdən can qurtarmasında Avropa Birliyinin və Türkiyənin ərzaq və kredit yardımları mühüm rol oynadı.

Böyük İpək yolu layihəsi, ilk növbədə, Qərblə Şərqi arasında etibarlı nəqliyyat dəhlizinin formalaşmasına yönəldilmiş olsa da, region ölkələrinin inkişafında, dünya birliyi ilə əlaqələrin genişlənməsində, keyfiyyətə yeni proseslərin başlanğıcını qoymuşdur. Bu prosesdə həlledici cəhət həmin dövlətlərin dünya təsərrüfatı sistemində inkişaf etmiş



Zəngəzur dəhlizi Avrasiya nəqliyyat şəbəkəsinin önəmli halqasıdır



proseslərin gedişi əhəmiyyətli dərəcədə bu region və ya dövlətin dünyada mövcud olan hansı nəheng inteqrasiya birliklərinə daxil olacağından əhəmiyyətli dərəcədə asılıdır. Texnoloji inqilabların beşiyi olan Avropaya alternativ yollarla çıxış bu ölkələrdə istər iqtisadiyyatın məsiri texniki və texnoloji əsaslarla yenidən qurulması və dirçəldilməsində, istərsə də bazar iqtisadiyyatının formalaşmasında mühüm rol oynayacaqdır.

Bu ölkələr zəngin təbii sərvət ehtiyatlarını yalnız öz gücünə arxalanmaqla mənimləmək imkanından məhrumdurlar. Onların ənənəvi tərəfdaşı olan Rusiya isə özünün kifayət qədər iqtisadi problemlər burulğanında boğulurdu və oradakı imperiyapərəst qüvvələr bu ölkələrlə əməkdaşlıqda SSRİ dağıldıqdan sonra da hakim ambisiyalarından əl çəkmirdi, onların siyasi və iqtisadi müstəqilliyinin möhkəmləndirilməsi yolunda maneələr yaratmaqda davam edirdi. Ona görə də Böyük İpək yolu layihəsi Orta Asiya və Qafqaz ölkələrinin Rusiyadan asılılığını zəiflədilib aradan qaldırılmasında da müstəsna rol oynadı.

Bu layihə zəngin faydalı qazıntı potensialının istismarı üçün həmin ölkələrin xarici kapital cəlb etmək imkanlarını da genişləndirmişdir. İpək yolu üzərində yerləşən postsovet ölkələrində nisbətən inkişaf etmiş nəqliyyat sistemi mövcud olsa da, bu şəbəkə həll edilməsi həyati əhəmiyyət kəsb edən bir çox ciddi problemlərə qarşı-qarşıyadır. Qlobal iqtisadiyyatın sabit inkişafı üçün strateji əhəmiyyəti olan

ölkələrin yanacaq-xammal bazası kimi deyil, çoxşaxəli və güclü sənaye potensialı olan ölkələr kimi daxil olmalıdır. Birinci halda regiondakı ümumi gəlirli bir çox irəliləyişlərə baxmayaraq, müəyyən dərəcədə konservləşdirilmiş olacaq, regionda qeyri-sabitlik hökm sürəcək. İkinci halda isə onlar qlobal iqtisadiyyatın qabaqcıl həlqələrindən birinə çevrilərək, regionda uzun müddətli tərəqqi və sabitlik təmin edilə bilər.

İpək yolu layihəsinin onurğa sütunu 1993-cü ilin may ayında Brüsseldə 5 Orta Asiya və 3 Qafqaz ölkəsi nümayəndələrinin iştirakı ilə keçirilmiş konfransda təklif olunan TRACECA Proqramı təşkil edir. Həmin konfransda Avropa Birliyinin (AB) texniki yardım göstərilməsi proqramı razılaşdırılmışdır. Bu texniki yardım proqramı Avropadan Qərb-Şərqi oxu ilə Qara dəniz üzərindən, sonra Cənubi Qafqaz və Xəzər dənizindən Orta Asiyaya keçən nəqliyyat dəhlizinin inkişaf etdirilməsi məqsədinə xidmət edir. Layihə AB-nin həmin ölkələrə qlobal münasibətlərdən meydana gəlmiş və aşağıdakı məqsədləri güdür:

–Orta Asiya və Qafqaz ölkələrinin Avropa və dünya bazarlarına alternativ nəqliyyat marşrutları vasitəsilə çıxmaq qabiliyyətlərini artırmaqla onların siyasi və iqtisadi müstəqilliyini dəstəkləmək, respublikalar arasında regional əməkdaşlığın daha da inkişafını təşviq etmək;

–TASİS və TRACECA proqramlarından katalizator kimi Beynəlxalq Maliyyə Təşkilatları və özəl investorların cəlb edilməsi üçün daha çox istifadə etmək;

2021-ci il noyabrın 26-da Soçidə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev, Ermənistanın baş naziri Nikol Paşinyan və Rusiya Federasiyasının Prezidenti Vladimir Putinin imzaladığı birgə bəyanat Zəngəzur dəhlizinin açılmasını sürətləndirməyi nəzərdə tuturdu. Bəyanatda bildirilir ki, tərəflər Azərbaycan-Ermənistan sərhədində sabitlik və təhlükəsizliyin təmin edilməsi üzrə birgə addımlar atırlar. Azərbaycan Respublikası ilə Ermənistan arasında dövlət sərhədinin delimitasiyası, həmçinin tərəflərin sorğusu əsasında Rusiya Federasiyasının məsləhəti və yardımı ilə sərhədin demarkasiyası üzrə ikitərəfli komissiya yaradılır.

Sənəddə 2021-ci il 11 yanvar tarixli bəyanata müvafiq olaraq, Azərbaycan Respublikasının, Ermənistanın baş nazirlərinin müavinlərinin və Rusiya Federasiyası hökumətinin sədrinin müavininin birgə sədrliyi ilə regionda bütün iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpası üzrə təsis edilmiş Üçtərəfli İşçi Qrupunun fəaliyyəti yüksək qiymətləndirilmişdir. Eyni zamanda, regionun iqtisadi potensialının üzə çıxarılması məqsədilə konkret layihələrin tezliklə həyata keçirilməsinin zəruriliyi vurğulanmışdır.

Soçidə imzalanan bəyanat iqtisadi əlaqələrin inkişafı və nəqliyyat dəhlizlərinin açılmasını labud edir. Bu, həm dəmir yoluna, həm də avtomobil yollarına aiddir.

Bələ bir vəziyyətdə Zəngəzur dəhlizinin reallaşması məsələsi Qafqazda geosiyasi rəqabətin transformasiyasını şərtləndirir. Zəngəzur dəhlizinin regional əməkdaşlıq, qoçitəsadi, nəqliyyat-logistika və coğrafi aspektlərdə təhlili onun həm də strateji əhəmiyyətini üzə çıxarır.

Məlum olduğu kimi, Zəngəzur Azərbaycan üçün təkə Naxçıvana açılan qapı deyil, onun Azərbaycanın tarixində və milli kimliyində xüsusi yeri var. Hər şeydən əvvəl onu qeyd etməliyə ki, bu gün də Ermənistanın sərhədləri daxilində olan Zəngəzur vaxtilə müsəlman türk əhalisinin yaşadığı tarixi Azərbaycan torpağıdır. Zəngəzurun taleyi 1920-ci ildə Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti devrildikdən və sovet hökuməti qurulandan sonra dəyişməyə başladı. SSRİ rəhbərliyi, əvvəlcə Zəngəzuru bütünlüklə Ermənistanla vermək istəsə də, sonradan həmin ərazini iki yerə böldü. Qərbi Zəngəzur Ermənistanla verildi, Şərqi Zəngəzur isə Azərbaycanın tərkibində qaldı. Həmin vaxtdan Azərbaycan öz ərazisinin ayrılmaz hissəsi olan Nax-

çıvanla quru əlaqəsini itirdi. 1933-cü ildən etibarən Zəngəzur adı rəsmən xəritələrdən silinmiş və unudurulmağa çalışılmışdır.

Tarixən ticari-iqtisadi və mədəni kommunikasiya yollarından biri olan Zəngəzur keçən əsrin 20-ci illərindən azərbaycanlıları bir-birindən təcrid edən, Türk dünyasını ayıran, iqtisadi-ticari əlaqələri qıran məkana döndü. Bu baxımdan II Qarabağ müharibəsinin Zəngəzur məsələsində açdığı yeni imkanları neinki Azərbaycan, region, Türk dünyası, eyni zamanda, "Bir kəmə, bir yol" ticari-iqtisadi layihəsini əhatə edən dünya dövlətləri üçün perspektivdir.

Zəngəzur dəhlizi Mərkəzi Asiya, Xəzər regionu, Azərbaycan və Ermənistanı Türkiyə ilə birləşdirən sosial-iqtisadi, geosiyasi və geostrateji xüsusiyyətlərə malikdir. Bu, Azərbaycan, Türkiyə, Rusiya və Ermənistan arasında nəqliyyat-logistika şəbəkəsini genişləndirəcək dəhliz gələcəkdə regional ticarətə müsbət təsir göstərərək Cənubi Qafqazda iqtisadi əməkdaşlığın qurulmasına mühüm rol oynayacağını deməyə əsas verir.

Dəhliz Azərbaycan, Türkiyə, Rusiya, Ermənistan və İran arasında dəmir yolu şəbəkəsinin genişləndirilməsi imkanını təmin etməklə yanaşı, Asiya-Sakit okean hövzəsindən Türkiyəyə Mərkəzi Asiya, Xəzər regionu, Azərbaycan və Ermənistanı birləşdirən bir çox ticarət yolları açacaq. Şərqi-Qərbi dəhlizini, Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizini və Xəzər Nəqliyyat Şəbəkəsini daha da gücləndirəcək. O, həmçinin Xəzərdən Avropaya qədər uzanan Neft və Qaz Boru Kəməri Sisteminin istismarını asanlaşdıracaq. Dəhlizin açılması Avropa İttifaqı, ABŞ, Rusiya və Çinin enerji təchizatı xətləri üçün mühüm rol oynayan regionun tranzit imkanlarını artıracaq.

Prezident İlham Əliyev Zəngəzur dəhlizinin strateji əhəmiyyətini müxtəlif regional və beynəlxalq forumlarda, o cümlədən, Birləşmiş Millətlər Təşkilatının (BMT) Asiya və Sakit Okean üzrə 77-ci İqtisadi və Sosial Komissiyasında çıxışlarında qeyd etmişdir. Azərbaycan Prezidenti müsahibələrində, çıxışlarında bildirib ki, dəhliz Türkiyə, Azərbaycan, bütövlükdə, region, o cümlədən Ermənistan üçün yeni imkan yaradacaq: "Ermənistanla İran arasında dəmir yolunun qəkilməsi yəqin ki, 20 ildir müzakirə olunan məsələdir, amma reallıqda hələ heç nə yoxdur. Çünki bu layihə, ən azı, üç milyard dollar tələb edir. Amma Naxçıvanla İran arasında dəmir yolu xətti var – onlar bundan istifadə edə bilərlər".

Beləliklə, Zəngəzur dəhlizinin reallaşması nəticəsində Cənubi Qafqaz ölkələrinin inkişaf istiqamətləri, regionun siyasi-strateji mənzərəsi dəyişəcəkdir. Ən əsası isə 200 ildən bəri birbaşa əlaqələri süni surətdə kəsilmiş Türk dünyasının yolları yenidən Zəngəzur dəhlizində birləşəcək. Təbii ki, Zəngəzur dəhlizinin açılması türkdilli ölkələrin iqtisadiyyatının inkişafına müstəsna dərəcədə böyük təsir göstərəcəkdir.

Dünyamalı VƏLİYEV, iqtisad elmləri doktoru, AMEA Şərqi Asiya Şöbəsinin müdiri