

Zəngəzur dəhlizi – dünyaya açılan qapı



Vətən müharibəsində əldə edilən müqəddəs zəfərdən sonra imzalanmış 2020-ci il 10 noyabr tarixli üçtərəfli Bəyannamədə Ermənistanın Azərbaycanın Qərb bölgələri ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında nəqliyyat əlaqələrinin təhlükəsizliyini reallaşdırmaqlı olduğu bildirilib. Başqa sözlə, ölkəmizin Qərb hissəsi ilə Ermənistanın ərazisindən keçərək nəqliyyat əlaqələrinin yaradılması müvafiq olaraq tarixi Zəngəzur dəhlizinin aktuallığını ortaya çıxarıb. Bununla da sözügedən dəhliz Mərkəzi Asiya və Cənubi Qafqaz, Avropa və Asiya arasında olan iqtisadi əlaqələrin yaranmasında və inkişaf etdirilməsində həlledici rol şərhləndirib.

Yeri gəlmişkən, bu gün Ermənistanın mübahisə mövzusunda çevirdiyi Zəngəzur dəhlizinin fəaliyyətinin gerçəkləşməsi, ilk növbədə, bu dövlətin maraqlarına cavab verir. Çünki işğalçı ölkə adıçəkilən kommunikasiyadan yararlanmaqla ticarət əlaqələrini genişləndirə, bununla da üzleşdiyi və getdikcə dərinleşən iqtisadi böhrandan xilas ola bilər.

Bu coğrafiyada belə bir kommunikasiyanın – dəhlizin fəaliyyətə başlaması, eyni zamanda, region ölkələrinin, məsələn, Azərbaycan, İran və Türkiyənin də sosial-iqtisadi yüksəlişinə böyük töhfə verəcəyi heç bir şübhə doğurmur. Ekspertlər tərəfindən bu dəhlizin Qərb ilə Şərq arasında olan iqtisadi əlaqələrin dərinleşməsinə, yaranan ticarət həlqəsinə əlavə dəyər verməsinə önəmli təsir göstərəcəyi də haqlı olaraq vurğulanır.

(ardı 4-cü səhifədə)

Zəngəzur dəhlizi – dünyaya açılan qapı

(əvvəli 1-ci səhifədə)

Ümumiyyətlə, transregional əhəmiyyət daşıyan Zəngəzur dəhlizi layihəsinin həyata keçirilməsi region ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin şaxələndirilməsinə, o cümlədən, istehsalçı, istehlakçı və tranzit ölkələr arasında ticarət əlaqələrinin diversifikasiyalaşmasına xidmət edəcək. Regional əməkdaşlığın gücləndirilməsi və region ölkələrinin iqtisadi təhlükəsizliyinin artırılması fonunda adıçəkilən dəhliz layihəsinin icrası nəzərəçarpaq dərəcədə dəyişikliyə gətirib çıxaracaq.

Bu baxımdan Zəngəzur dəhlizinin iqtisadi səmərəsi də diqqət çəkir. Bu, ilk növbədə, dünya iqtisadiyyatında aparıcı mövqeyə malik olan Çindən gələn yüklərin Mərkəzi Asiya marşrutu ilə daşınmasına müsbət təsir göstərməklə bərabər, həm də Süveyş kanalından keçən dəniz yoluna alternativ nəqliyyat dəhlizinin formalaşdırılmasını şərtləndirir. Bütün bunlar isə son nəticədə ölkəmizin, həmçinin Zəngəzur dəhlizinin vacib nəqliyyat arteriyasına çevrilməsinə şərait yaradır.

Burada səsləndirilən sonuncu məqamla bağlı bir tarixi faktı xatırlatmaq yerinə düşərdi. Belə ki, Süveyş kanalında "Evergreen" gəmisinin qəzaya uğraması nəticəsində gün ərzində Qərbə daşınan yüklər üzrə 5,1 milyard və Şərqə daşınan yüklər üzrə 4,5 milyard olmaqla ümumilikdə 9,6 milyard dollar zərər yarandı. Ümumilikdə dünya ticarətinin təqribən 12 faizinin bu kanal vasitəsilə həyata keçirildiyi nəzərə alınsa, alternativ nəqliyyat arteriyalarının, o cümlədən, Zəngəzur dəhlizi ilə Azərbaycanın Avrasiyanın nəqliyyat infrastrukturunda iqtisadi əhəmiyyəti barədə aydın təsəvvür yaranar.

Zəngəzur dəhlizinin digər bir iqtisadi əhəmiyyəti isə Mərkəzi Asiya ölkələrinin bu yeni nəqliyyat dəhlizindən gələcəkdə istifadəsi ilə bağlıdır. Başqa sözlə, Zəngəzur dəhlizi "Aşqabad müqaviləsi" adı ilə tanınan anlaşmaya qoşulan ölkələrin Avropaya reinteqrasiyası üçün yeni perspektivləri şərtləndirir. Belə ki, sözügedən müqavilə Türkmənistan, Özbəkistan, Qazaxıstan, İran, Oman, Hindistan və Pakistan arasında Avrasiya regionunda nəqliyyat əlaqələrinin inkişafını gerçəkləşdirmək məqsədi daşıyır.

Yeri gəlmişkən, adları çəkilən ölkələr vasitəsilə həyata keçirilən beynəlxalq yükdaşımaların Zəngəzur dəhlizindən Avrasiya bazar-

əhəmiyyətini qabartmaq istərdim. Belə ki, bu dəhliz region ölkələri arasında iqtisadi və ticari münasibətlərə müsbət təsir göstərməklə yanaşı, yaxın gələcəkdə Şərq–Qərb nəqliyyat dəhlizinə inteqrasiya edilməsi fonunda Avropa və Asiya qitələri arasında önəmli ticarət marşrutu kimi diqqət mərkəzində saxlanılır. Çinin son illərdə artan iqtisadi nəqliyyat şəbəkəsinə yeni bir alternativlik baxımından Zəngəzur dəhlizi mühüm önəm daşıyır. Bu alternativlik Çindən gələn malların Türkiyənin Şərq vilayətlərinə,



oradan da Aralıq dənizi və ya İstanbul boğazları vasitəsilə Avropaya daşınmasını təklif edir. Bu, həm də Türkiyənin, Çinin nəqliyyat yollarının diversifikasiya edilməsi strategiyalarına uyğundur.

Bununla bağlı əvvəlcə onu qeyd edim ki, "Bir kəmə, bir yol" layihəsi Qərb və Şərq arasında yaradılacaq ticarət nəqliyyat xəttinin diversifikasiyalaşmasında mühüm bir addımdır. Avropa İttifaqının (Aİ) Çin ilə olan ticarət əlaqələrinə nəzər yetirsək, bu aydın nəzərə çarpır. Son illərdə Qərb və Şərq arasındakı ticarət əlaqələri mənfi xarici təsirlərə baxmayaraq inkişaf edir. Buna uyğun olaraq, Zəngəzur dəhlizinin bu ticarət xətti üzərində yerləşməsi və səmərəli nəqliyyat koridoru olması Azərbaycanın, o cümlədən, digər region ölkələrinin 600 milyard avroya çatan ticarət əlaqələrində pay sahibi olmağa imkan yaradır. Bundan əlavə, Aİ və Mərkəzi Asiya ölkələri arasında ticarət əlaqələri 20–30 milyard avro ətrafında dəyişir. Təkcə bu göstərici Zəngəzur dəhlizinin region ölkələrinin ticarət əlaqələrində alternativ nəqliyyat dəhlizi



larına çatdırılması Qarabağ regionunun iqtisadi potensialının artmasında xüsusi rol oynaya bilər.

Göründüyü kimi, Zəngəzur dəhlizi böyük iqtisadi əhəmiyyət daşımaqla Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarının, eləcə də Azərbaycanın ayrılmaz hissəsi olan Naxçıvanın inkişafını sürətləndirməklə bərabər, ölkəmizin yerləşdiyi regionun, o cümlədən, Asiya və Avropanın iqtisadiyyatına inteqrasiyanı sürətləndirmək gücündədir.

İqtisadçı-ekspert Samir Heydərov Zəngəzur dəhlizinin iqtisadi əhəmiyyəti barədə qəzetimizə açıqlamasında dedi:

–Dəhlizin istər regional, istərsə də beynəlxalq əhəmiyyəti barədə geniş danışmaq olar. Lakin bu məsələdə Çin tərəfindən "Bir kəmə, bir yol" layihəsi çərçivəsində verə biləcəyi töhfə fonunda Zəngəzur dəhlizinin

olması ilə iqtisadi əhəmiyyət daşımalarını deməyə əsas verir.

Şimal və Cənub istiqamətlərində də Zəngəzur dəhlizi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Belə ki, Azərbaycan və İran arasında realizə edilən Reşt–Astara dəmir yolu xətti layihəsi Xəzər dənizi sahilı boyunca Şimal–Cənub koridoru olaraq da tanınan Şimal–Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin bir hissəsidir. Belə ki, bu dəmir yolu nəqliyyat xəttinin birləşdirilməsi Şimal–Cənub dəhlizi üzrə ticarət dövriyyəsinin artmasını şərtləndirir. Dəhlizin implementasiyası isə öz növbəsində Qərb–Şərq və Şimal–Cənub ticarət xətləri üzrə bağlantının formalaşmasına və gücləndirilməsinə təsir göstərir.

Vaqif BAYRAMOV,
"Xalq qəzeti"