

**H**azırda dünyanın ABŞ-dan sonra ikinci ən böyük iqtisadiyyatına sahiblik edən Çin tarixən aqrar ölkə kimi tanınıb. Lakin uzun bir zaman ərzində bu sahə ilə yanaşı, sənaye də sürətli inkişaf yolu keçib və yüksək nəticələr əldə olunub. Məsələn, ötən il respublikada nominal ümumi daxili məhsulun həcmi 17,7 trilyon dollar təşkil edib. Cari ilin sonunadək həmin göstəricinin 20 trilyon dollara çatacağı proqnozlaşdırılıb.

Çinin valyuta ehtiyatlarının da sürətlə artaraq 4 trilyon dollara çatdığı bildirilir. Buna baxmayaraq, ölkənin xarici borcu getdicə artır və hazırda 13 trilyon dollara yaxınlaşır.

Qeyd edək ki, Çin Xalq Respublikasının (ÇXR) sürətli iqtisadi inkişafı 1979-cu ildən başlayıb. Bu uğurun əsası isə ölkə iqtisadiyyatının xarici ticarətə və investisiyalara "yaşıl işıq" yandırması ilə qoyulub. Nəticədə həmin vaxtdan respublikanın real ÜDM-i illik ortalama 10 faiz həcmində yüksəlib.

Çinin iqtisadi modelində ən prioritet istiqamətlərdən biri iri dövlət müəssisələrinin iqtisadiyyatda böyük paya sahib olmasıdır. Belə ki, ölkədə kənd təsərrüfatından kənar ÜDM-in 50 faizdən çoxu iri korporasiyaların payına düşür. Araşdırmalara görə, 500 böyük istehsal müəssisəsinin 50 faizi, xidmət sektorunda fəaliyyət göstərən 500 top şirkətin isə 61 faizi iri korporasiyaların əhatə dairəsindədir.



Çin Xalq Respublikasının (ÇXR) iqtisadiyyatı ilə bağlı uzun illik tədqiqatın nəticəsi olan bir neçə kitabın, onlarla məqalənin müəllifi kimi deyə bilərəm ki, bu ölkə sənaye istehsalı həcminə görə artıq dünyada ilk industrial supergüc dövlətidir. O həmçinin kosmik və nüvə sahəsi üzrə liderdir. Çin kömür, dəmir, manqan, sink-qurğuşun, sürmə və volfram filizləri, eləcə də odun hasilatında öndədir. Çində dünyanın ən böyük sürət qatarı və yüksək sürətli dəmir yolu şəbəkəsi mövcuddur ki, bu şəbəkə Yaponiya və Avropada olduğundan qat-qat genişdir. Çin, eyni zamanda, dünyadakı dörd sivilizasiyadan birinin vətənidir.

Bütün qədim sivilizasiyalardan yalnız Çindəki quruluş ağır kataklizmlərdən yan keçərək inkişaf edib. Dünyadakı ən mühüm dörd kəşf – kağız, kitab çapı, kompas və barıt Çin adı ilə bağlı olub.

Çində ərzaq təhlükəsizliyinə daim prioritet istiqamət kimi yanaşılıb. Buna görə də son 30 ildə aparılan islahatların ən səmərəli nəticələrindən biri ölkədə ərzaq bolluğunun və ərzaq təhlükəsizliyinin təminatı olub.

İndi isə əhali arasında təkmil iqtisadi şüurun formalaşdırılması qarşıya mühüm məqsəd kimi qoyulub. Çin inkişaf etmiş ölkələr arasında birinci olaraq "İqlim dəyişikliklərinə adaptasiya üzrə dövlət proqramı"nı hazırlayaraq, təbii qüvvəni gerçəkləşdirib. Xalqın firavan həyat yaşaması uğrunda qarşıya qoyulan vəzifələr sırasında təkə əhalinin gəlirlərinin artırılması deyil, həm də hər kəsin təmiz hava udması, təhlükəsiz su və ərzaq məhsulları ilə qidalanması da önəmli yer alıb. Çin cəmiyyəti tərəfindən bütün bunlar ümumi şəkildə ekosivilizasiya adlandırılıb.

Çinin inkişafında hələ də həllini gözləyən problemlər var. Çin hökuməti bundan xəbərdardır və həmin çətinliklərin aradan qaldırılması üçün müvafiq proqramlar hazırlayaraq qəbul edir. Bu problemlər gəlirlərin diferensiasiyası, regionların ekologiyasının inkişafının tarazlaşdırılması və s. ilə əlaqədardır.

Lakin əsl həqiqət budur ki, Çin özünün uğurlu islahatları sayəsində təhlükəsizliyi və sabit inkişafı təmin edib, qloballaşan dünyanın siyasi və iqtisadi həyatında mövqelərini xeyli dərəcədə möhkəmləndirib.

Bir sözlə, bu günə Çin fəal şəkildə beynəlxalq iqtisadi əlaqələrdə, dünyada ticarət siyasətinin formalaşmasında iştirak edir. Özü də bu uğurlara nail olmaq üçün ölkənin milli-dövlət maraqlarını diqqət mərkəzində saxlayır.

Yeri gəlmişkən, hazırda Zəngəzur dəhlizi 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 mərkəzindədir. Çinin son illərdə artan iqtisadi nəqliyyat şəbəkəsinə yeni bir alternativlik baxımından Zəngəzur dəhlizinin əhəmiyyəti böyükdür. Belə ki, 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.

Bəzi mütəxəssislər tərəfindən ABŞ-la yaxın coğrafi sərhədə və iqtisadi inteqrasiya müqavilələrinə malik olan Meksikanın belə, Çinlə rəqabət apara bilmədiyini bildirilir. Başqa sözlə, artıq ÇXR Meksika mallarını ABŞ bazarından sıxışdırıb çıxarmaqla ABŞ-ın bir nömrəli idxal partnyoru statusuna sahiblik edir.

Xalqın başqa, ÇXR həm də yeni texnologiyaların idxalı ilə ölkə iqtisadiyyatının dirçəlməsini reallaşdırıb. Şübhəsiz ki, iqtisadiyyatın belə sürətlə böyüməsində ABŞ da maraqlı olub. Çünki ABŞ Çinə hər zaman böyük həcmli potensial bazar kimi yanaşır.

Digər tərəfdən, iqtisadiyyatda böyük paya sahib olmasından əlavə, həm də Çin hökumətinin yürütdüyü iqtisadi siyasət də iri şirkətlərin fəaliyyətini gücləndirir. Belə ki, hökumət bu şirkətləri rəqabətdən qoruyur və onları ucuz kreditlə təmin edir. Bu siyasət əsasən əhalinin yoxsullaşması və ya belə demək mümkünsə, qurbanlar verməsi hesabına həyata keçirilir. Başqa sözlə, Çin bankları əhalidən əmanətləri inflyasiya səviyyəsindən aşağı faizlərlə cəlb edərək, onları böyük şirkətlərə ucuz faizlə kredit kimi təklif edir. Çin hökumətinin ölkədən kapital ixracına qadağalar qoyması isə əhalini öz vəsaitlərini əlverişsiz şərtlərlə yerli banklara yatırmaq məcburiyyəti ilə üzləşdirir.

Son illərdə ÇXR-nin sürətli iqtisadi tərəqqisini və artım tempələrini şərtləndirməsinə baxmayaraq, bu ölkənin iqtisadi modeli onun gələcək inkişafı baxımından bir çox çətinliklər yaradır. Başqa sözlə, ölkədə ucuz işçi qüvvəsinin ildən-ilə azalması ixrac yönümlü iqtisadiyyatın üstünlüklərini zəiflədir. Digər tərəfdən, dünya iqtisadiyyatında hökm sürən və son zamanlar tez-tez təkrarlanan iqtisadi böhranlar Çinin davamlı iqtisadi inkişafını ləngidir. Bu baxımdan Çinin qarşısında duran əsas vəzifələrdən biri davamlı iqtisadi inkişafa nail olmaq üçün orta təbəqənin gücləndirilməsi və insanların sosial hüquqlarının artırılmasıdır.

Lakin burada maraqlı məqam həm də Çin iqtisadiyyatında artım tempinin 2022-ci ilin yekunlarına görə, 1990-cı ildən etibarən ilk dəfə digər Şərqi Asiya ölkələrindən geri qala biləcəyinin proqnozlaşdırılmasıdır. Bu barədə Dünya Bankının hesabatında qeyd olunur. Hesabatda həmçinin bildirilir ki, Çin iqtisadiyyatında artım tempinin yavaşlamasına səbəb, ölkə rəhbərliyinin koronavirusa qarşı şiddətli mübarizə siyasətinin davam etməsidir. Nəticədə ölkənin faktiki olaraq bağlanması və şəhərlərdə lokdaun vəziyyətinin davam etməsi müşahidə olunur.

Yeri gəlmişkən, bu məqamda Çin-Azərbaycan münasibətlərinə də diqqət yetirmək istərdik. Əvvəlcə onu xatırladaq ki, Çin ölkəmizin müstəqilliyini 1991-ci il dekabrın 27-də tanıyıb. İki ölkə arasında diplomatik münasibətlər isə 1992-ci il aprelin 2-də qurulub. 1994-cü ildə ümummilli lider Heydər Əliyev Çində səfərdə olub və həmin səfərlə ölkələrimiz arasında ikitərəfli münasibətlərin təməli qoyulub. O vaxtdan indiyədək Azərbaycan Çinin "Vahid Çin" siyasətini, Çin isə öz növbəsində Azərbaycanın müstəqilliyini və ərazi bütövlüyünü dəstəkləyib.

Azərbaycan-Çin ikitərəfli ticarət dövriyyəsi son illər xeyli yüksəlib. Ölkəmizin Çindəki səfirliyində ticarət nümayəndəliyi yaradılıb, Çinin Urumçi, Şanxay və Lucou şəhərlərində isə Azərbaycanın ticarət və şərab evləri fəaliyyətə başlayıb.

Həyata keçirilən bu və ya digər tədbirlər nəticəsində Azərbaycanın Çinə ixracı hər il əhəmiyyətli dərəcədə artır. Hazırda respublikamız ÇXR-ə 780 milyon dollardan artıq mal ixrac edir. Çinin Cənubi Qafqaz ölkələri ilə ticarətində Azərbaycanın payı 45 faizə çatır.

Azərbaycanda 120-yə yaxın Çin sərmayəli şirkət fəaliyyət göstərir. Çin tərəfindən irəli sürülən məşhur "Bir kəmərlər – bir yol" qlobal nəqliyyat dəhlizi layihəsini ilk dəstəkləyən ölkələrdən biri Azərbaycandır. Prezident İlham Əliyevin 2015-ci ildə Çinə rəsmi səfəri zamanı "İpək Yolu İqtisadi Kəməri"nin yaradılmasının birgə təşviqinə dair Anlaşma Memorandumu imzalanması həmin layihənin gerçəklənməsində önəmli rol oynayır.

Azərbaycanın müəllifi olduğu Bakı-Tbilisi-Qars və Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı "İpək Yolu İqtisadi Kəməri"nin tərkib hissəsi kimi mühüm yer tutur və ölkəmiz üçün bu nəqliyyat marşrutları ilə malların Çindən Avropaya, Avropadan isə Çinə gətirilməsi üçün ən qısa yoldur.

**Vaqif BAYRAMOV,**  
"Xalq qəzeti"