

Regional integrasiyada yeni dövr



Ermənistanın baş naziri Nikol Paşinyan Rusiyadan Azərbaycan və Türkiyə sərhədlərinə çıxan Ermənistan ərazisindəki dəmir yolu xətlərinin bərpası məsələsi ilə bağlı mümkün qədər tez qərar qəbul etməyi xahiş edib.

Onun sözlərinə görə, bu məsələ Rusiya ilə təmaslar zamanı, o cümlədən dövlət və hökumət başçıları səviyyəsində müzakirə edilib: “Bəli, bu məsələ müzakirə olunub. Mən bunu Rusiya Prezidenti Vladimir Putinlə müzakirə etmişəm, həmçinin Ermənistan baş nazirinin müavininin Rusiya hökuməti sədrinin müavini ilə bu barədə danışmaq imkanı olub. Biz rusiyalı tərəfdaşlarımızdan cavab gözləyirik”.

(ardı 3-cü səhifədə)

Söhbət Ermənistanı Azərbaycan, Naxçıvan və Türkiyə ilə birləşdirən İcəvan, Yerasx və Axurik sahələrindən gedir. Bunlar 1980-ci illərin sonlarından etibarən fəaliyyət göstərməyən, sovet dövründə tikilmiş dəmir yolu xətləridir. Hazırda istifadəyə yarasız vəziyyətdədir.

Ermənistan rəhbərliyinin Azərbaycan və

mal–Cənub dəhlizləri göstərir ki, Bakı üçün nəqliyyat xərləri yalnız xərc deyil, strateji üstünlük yaradan alətdir. Ermənistan istiqamətində xətlərin açılması bu strategiyayı tamamlayır.

Onu da qeyd edək ki, bugünədək Azərbaycan neft məhsullarının, eləcə də digər ixrac yüklərinin daşınmasında Gürcüstan üzərindən keçən dəmir yolu və liman infrastrukturundan istifadə edib. Gürcüstan

artırmaqla yanaşı, məhsulların beynəlxalq bazarlarda rəqabət qabiliyyətinə də mənfəəti təsir göstərir. Yeni və ya bərpa olunacaq marşrutlar Azərbaycan üçün alternativ çıxış imkanları formalaşdırır. Bu, Gürcüstan üzərindən keçən yollara monopoliya xarakteri verən asılılığı azaldacaq və nəticə etibarilə tariflərin aşağı salınması üçün həm Gürcüstanla danışıqlarda, həm də ümumi regional logistika Bakının mövqeyini gücləndirəcək. Tranzitdə alternativin olması təkcə iqtisadi deyil, həm də siyasi alətdir.

Bu prosesin Gürcüstan üçün də dolaylı təsirləri olacaq. Gürcüstan tranzit əhəmiyyətini tam itirməsə də, alternativ marşrutların yaranması onu daha çevik və rəqabətə açıq tarif siyasəti yürütməyə vadar edəcək. Bu isə regional nəqliyyat bazarında daha balanslı və iqtisadi cəhətdən səmərəli mühit formalaşdıracaq.

Beləliklə, Azərbaycan və Ermənistan arasında dəmir yolu əlaqələrinin bərpası tərəflərin hər ikisinə iqtisadi qazanc, regiona isə daha dayanıqlı və proqnozlaşdırılan nəqliyyat sistemi vəd edir. Gürcüstan üzərindən bahalı tranzitdən asılılığın azalması, xərlərin diversifikasiyası və yeni marşrutların açılması Cənubi Qafqazda iqtisadi

Türkiyə istiqamətində dəmir yolu kommunikasiyalarının bərpasına dair son çağırışları Cənubi Qafqazda formalaşmaqda olan yeni iqtisadi arxitekturanın tərkib hissəsidir. Nikol Paşinyanın bu məsələni tələsik gündəmə gətirməsi yalnız daxili iqtisadi çətinliklərlə deyil, həm də regionda dəyişən tranzit balansı ilə bağlıdır. Reallıq ondan ibarətdir ki, uzun illər bağlı qalan dəmir yolu xətləri Ermənistanın iqtisadi imkanlarını məhdudlaşdırıb. Ona görə də Ermənistan üçün bu proses fundamental əhəmiyyət daşıyır. Dəmir yollarının açılması İrəvana həm tranzit gəlirləri, həm də daxili bazarın canlanması baxımından real dividendlər vəd edir. Ermənistan ərazisindən keçəcək yüklər ölkəyə daimi maliyyə axını təmin etməklə yanaşı, logistik, xidmət və infrastruktur sektorlarında yeni iş yerlərinin yaranmasına səbəb olacaq. Bu, xüsusilə Ermənistan iqtisadiyyatının xroniki büdcə və investisiya çatışmazlığı fonunda əhəmiyyətlidir.

Dəmir yolu xətlərinin bərpası üçün nəzərdə tutulan xərclər də önəmlidir. Ermənistan hökumətinin son hesablamalarına görə, Razdan–İcəvan–Qazax–Ağstafa xətti üçün 318, Yerasx–Horadiz xətti üçün 61,5, Gümrü–Axuryan sahəsi üçün isə 8–9 milyon dollar tələb olunur. Hətta daha geniş yanaşma ilə götürüldükdə, bütün əsas istiqamətlərin bərpasının xərcləri 400–500 milyon dollar civarında qiymətləndirilir.

İlk baxışdan bu rəqəmlər Ermənistan üçün böyük yük kimi görünə bilər, lakin uzunmüddətli perspektivdə həmin xərclər investisiya xarakteri daşıyır. Xəttin bərpasından sonra tranzit rüsumları, daşımaların artması və iqtisadi aktivliyin genişlənməsi bu məbləğin mərhələli şəkildə geri qayıtmasına imkan verəcək.

Azərbaycan üçün də müəyyən infrastruktur uyğunlaşdırmaları və koordinasiya xərcləri qaçılmazdır, lakin Bakı artıq regional nəqliyyat layihələrində böyük təcrübə toplayıb. Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu, beynəlxalq dəniz limanı və Şərqi–Qərbi, Şi-

Ekspert rəyi

Yeganə HACIYEVA,
politoloq

Azərbaycan–Ermənistan münasibətləri formal olaraq münaqişədən sonrakı mərhələyə daxil olsa da, sülh sazişinin imzalanmaması, sərhədlərin hüquqi baxımdan dəqiqləşdirilməməsi və Hayastanda daxili revanşizm meyilləri nəqliyyat layihələrini potensial təzyiq alətinə çevirə bilər. Ermənistan daxilində bu xətlərin “təhlükəsizlik riski” kimi təqdim olunması və ya mümkün hakimiyyət dəyişikliyi fonunda layihələrin yenidən siyasiləşdirilməsi də ehtimal oluna bilər. Bu isə uzunmüddətli tranzit sabitliyi baxımından əsas risklərdən biridir. Digər məqam isə Ermənistan tərəfindən institusional və hüquqi passivlik riski ilə bağlıdır. Bu ölkədə regional iqtisadi əməkdaşlıq üçün tələb olunan institusional baza hələ tam formalaşmayıb.

Gömrük rejimləri, sərhəd nəzarəti, yüklərin təhlükəsizliyi, sığorta mexanizmləri və mübahisələrin həlli prosedurları aydın və qarşılıqlı tanınmış qaydalar üzərində qurulmasa, dəmir yollarının açılması gözlənilən iqtisadi effekti verməyə bilər. Həmçinin bu, ölkədə layihələrin icrasını ləngidəcək və ya siyasi manipulyasiya predmetinə çevriləcək.

Hazırda Ermənistanda ictimai müqavimət, populist ritorika müşahidə olunur. Paşinyanın komandasının dəmir yollarının bərpası məsələsində, eyni zamanda, Rusiya və ABŞ-la paralel danışıqlar aparması layihənin sırf iqtisadi deyil, geosiyasi alət

tranzit ölkə kimi strateji üstünlüklərini tarif siyasətində əks etdirib. Uzun illər Azərbaycan yükləri üçün tətbiq edilən dəmir yolu və liman rüsumları alternativ marşrutların olmaması səbəbindən nisbətən yüksək səviyyədə saxlanılıb. Azərbaycanın neft məhsullarının Gürcüstan üzərindən Ermənistanla göndərilməsi zamanı da bu problem qarşıya çıxdı. Bu isə Azərbaycanın ixrac xərclərini



kimi istifadə edildiyini göstərir. Böyük güclər arasında maraqların toqquşması nəqliyyat xətlərinin gələcək idarəetmə modeli, təhlükəsizlik zəmanətləri və investisiya mənbələri üzərində qeyri-müəyyənlik yarada bilər.

Diqqətə alınmalı məqam isə iqtisadi səmərəlilik və yük axınlarının davamlılığı ilə bağlıdır. Dəmir yollarının bərpasına yönələn 400–500 milyon dollarlıq investisiyanın geri dönüşü yalnız sabit və böyük həcmli yük axınları təmin olunacağı təqdirdə mümkündür. Beləliklə, dəmir yolu əlaqələrinin bərpası Cənubi Qafqaz üçün böyük iqtisadi və strateji imkanlar açsa da, bu proses avtomatik şəkildə sülh və sabitlik gətirmir. Bu layihələr yalnız möhkəm institusional baza, hüquqi təminatlar, təhlükəsizlik mexanizmləri və siyasi iradə ilə dəstəkləndiyi halda riskləri fürsətə çevirə bilər. Əks təqdirdə, dəmir yolları inteqrasiya alətindən çox, gələcəkdə yeni gərginlik xətlərinə çevrilə bilər.

əməkdaşlığın münaqişə ritorikasını təcridən sıxışdırıb arxa plana keçirməsi üçün real zəmin yaradır. Bu baxımdan dəmir yollarının bərpası təkcə relslərin yenidən çəkilməsi deyil, regionun iqtisadi xəritəsinin yenidən cızılması, siyasi sabitlik deməkdir.

Ə.PÜNHAN
XQ