Zəngəzur dəhlizi məsələsində ortaq məxrəcə gəlmək mümkün olacaqmı?

Azərbaycan və Ermənistan arasında danışıqlar, böyük güclər arasında isə mübarizə gedir

Yeni dünya düzəninin qurulmasında qlobal ticarət marşrutlarına nəzarət ön plana çıxıb. Bu, qlobal güclərin əlində təsir vasitəsinə çevrildiyi üçün hazırda mövcud və yeni yaranan dünya əhəmiyyətli ticarət yollarına nəzarəti ələ keçirmək uğrunda ciddi rəqabət gedir.

Məlum olduğu kimi, dünya ticarətinin 80 faizə qədəri okean və dənizlər üzərindən həyata keçirilir. Bu marşrutlara isə dünyada ən böyük hərbi donanması olan ABŞ nəzarət edir. Amma belə hal Çini qane etmir. Ona görə ki, ÇXR ticarətinin çox hissəsini okean və dənizlər üzərindən həyata keçirir. Son dövrlər Çinin hərbi-dəniz donanmasının gücləndirilməsi istiqamətində gördüyü işlər də buna bağlıdır. "Əjdahalar ölkəsi" hərbi təyyarə daşıyan gəmilərinin sayını artırmaq üçün gecə-gündüz çalışır. Hətta onların bu cür gəmiləri sürətlə inşa edib suya buraxması ABŞ-də heyrətlə qarşılanır.

ÇXR-də başa düşürlər ki, ABŞ-lə açıq okean və dənizlərdə müharibə olarsa, xarici ticarəti iflasa uğrayacaq, bu isə Çinin sonu ola bilər: Çünki bu ölkə dünyanın ən nəhəng məhsul istehsalçısıdır. İstehsal etdiyi çoxsaylı və çeşidli məhsulların satışı dayansa, ölkə iqtisadiyyatı çökər və onun bərpası üçün illərlə vaxt lazım olar. Elə ABŞ-nin də Çinin inkişafını durdurmaq üçün istədiyi budur.

Yaranmış mürəkkəb vəziyyətdən çıxış üçün Çin "Bir kəmər, bir yol" layihəsi ilə çıxış etdi. Bu layihə dünyanın bütün ərazilərinə ixrac mallarının tez və təhlükəsiz çatdırılmasını özündə ehtiva edir. Həmin layihənin ən əhəmiyyətli və təhlükəsiz qolu isə Orta dəhlizdir.

Çin okean və dənizlər üzərindən ticarəti azaltmaq məqsədilə Orta dəhlizdən başqa, Çin-Pakistan və İran marşrutunu da yaradır. Milyardlarla dollar tələb olunan layihənin icrasına artıq başlanıb və bu istiqamətdə müəyyən işlər görülür. Çinlilərin sürətlə işləmək qabiliyyətini nəzərə alsaq, bu layihənin tezliklə tamamlanması o qədər də çox vaxt aparmayacağına inanmaq olar.

Orta dəhliz okeanlardan fərqli olaraq suveren dövlətlərin ərazisindən keçir və tranzit ölkələrin iqtisadi maraqlarına cavab verir. Bu üzdən həmin marşrutun təhlükəsizliyində bütün tranzit ölkələri maraqlıdır və belə hal Çini də tam qane edir. Digər tərəfdən, bu marşrut həm təhlükəsizdir, həm də yüklərin Çindən Avropaya daşınmasında qısa yoldur. Üstəlik, Azərbaycan dövlətinin apardığı logistika siyasəti sayəsində Qazaxıstan, Azərbaycan və Gürcüstanın yaratdığı Trans-Xəzər Nəqliyyat Marşrutu yükgöndərən və yük qəbul edən tərəflər üçün kommersiya baxımından əlverişli şərtlər təklif edir ki, bu da marşrutun cəlbediciliyini və səmərəliliyini artırır.

Ermənistan öz siyasi kaprizləri və kənar qüvvələrin təsiri ilə uzun müddət Zəngəzur dəhlizinin açılması barədə qərar qəbul edə bilmirdi. Xüsusən İranın qonşu ölkə üzərində olan təsir imkanları bu məsələdə önəmli rol oynayırdı. İranın tez-tez "sərhədlərin dəyişilməzliyi qırmızı xəttimizdir" bəyanatlarının Ermənistana qarşı yönəlmiş tələ olduğunu İrəvanda nəhayət ki, anladılar. Başa düşdülər ki, bu bəyanatlar fonunda İran Azərbaycana Zəngəzur dəhlizinə alternativ olaraq Araz dəhlizini təklif edir. Həmin təklifi ölkəmizin milli maraqlarına uyğun olduğu üçün qəbul etdik və saziş bağladıq. Bu sazişdən sonra İrəvan da "yetimə can-can deyən çox olar, çörək verən az olar" atalar sözlərinin nə qədər doğru olduğunu anladı.

İrəvanda başa düşdülər ki, dəhlizə nəzarətlə bağlı maraqlı tərəflər yalnız öz mənfəətləri barədə düşünürlər. Belə olan halda Ermənistan Zəngəzur dəhlizi ilə bağlı siyasətini korrektə etmək məcburiyyətində qaldı. Bu sahədə ilk müsbət addım Nikol Paşinyanın Türkiyəyə səfərindən sonra atıldı və Əbu-Dabidə Prezident İlham Əliyevlə 5 saatlıq görüşündən sonra qətiləşdi. Prezident İlham Əliyevin bu vaxta qədər İrəvana göstərdiyi diplomatik təzyiqlər öz müsbət nəticəsini verdi.

Amma Ermənistan Zəngəzur dəhlizinin açılmasında daxildə də ciddi müqavimətlə rastlaşır. Pevanşist müxalifət bunu ölkənin suverenliyinə qəsd kimi qiymətləndirir və kütləni buna inandırmağa çalışır. Digər tərəfdən, xarici qüvvələr də bu ölkəyə zəif bənd olduğu üçün təsir göstərmək istəyir. Ona görə də qonşu ölkənin qəti qərar qəbul etməsi bu qədər çətinləşib.

Prezident İlham Əliyevlə Nikol Paşinyanın görüşündən sonra Zəngəzur dəhlizi ətrafında siyasi mübarizə daha da güclənib. İlk reaksiya Rusiyadan gəldi. Şimal qonşumuz Zəngəzur dəhlizinə nəzarət etməsi barədə ümidləri boşa çıxa biləcəyindən ehtiyatlanaraq tez-tez Ermənistana və Azərbaycana 10 noyabr bəyanatının 9-cu maddəsini xatırladır. Çünki iki ölkə arasında aparılan danışıqlar təkcə şimal qonşumuzun vasitəçilik funksiyasını deyil, həm də dəhlizə nəzarət etmək imkanlarının itirilməsi deməkdir. Artıq Rusiyanın Ermənistana müəyyən təzyiqləri başlayıb, xüsusən daxildəki qüvvələrin N.Paşinyan iqtidarına qarşı ayağa qaldırıldığı açıq görünür.

ABŞ-nin Türkiyədəki səfiri Tom Barrakın son bəyanatı da şimal qonşumuzu çox qıcıqlandırıb. Bəyanatda irəli sürülən təklif şimal qonşumuzu qətiyyən qane etmir. Xatırladaq ki, sözügedən bəyanatda Zəngəzur dəhlizinin neytral kommersiya şirkəti tərəfindən 100 illiyə idarə olunması irəli sürülüb. Ancaq Rusiyada başa düşürlər ki, "neytral kommersiya şirkəti vasitəsi" deyilsə də, əslində dəhlizə ABŞ nəzarət edəcək.

Rusiya Dövlət Dumasının qatı erməni təəssübkeşi, anti-azərbaycançı, MDB işləri üzrə komitə sədrinin birinci müavini Konstantin Zatulin deyir: "ABŞ-nin Türkiyədəki səfiri Tom Barrakın Ermənistanla Azərbaycan arasında nəqliyyat dəhlizinin 100 illik icarəyə götürülməsi və bu yolla danışıqlara təkan verməsi təklifi sadəcə blef deyil, real plan ola bilər". K.Zatulin ABŞ səfirinin bəyanatının arxasında Azərbaycan və Ermənistan rəhbərlərinin razılığının olduğunu da xüsusi vurğulayır. Üstəlik, son dövrlər Azərbaycanla Ermənistanın Rusiya ilə münasibətlərinin kəskinləşməsini də Zəngəzur dəhlizindən Rusiyanın kənarlaşdırılması ilə əlaqələndirir.

Ancaq RF istəsə də, istəməsə də, Zəngəzur dəhlizinin açılmasında maraqlıdır. Çünki Rusiya-Ukrayna müharibəsi şimal qonşumuzun Avropa və Asiya bazarlarına olan çıxışını bağlayıb. Müharibə getdiyi üçün avtomobil və dəmir yolu ilə yanaşı, Qara dənizlə yüklərin daşınması da demək olar ki, dayanıb.

Çin siyasəti isə Rusiyadan fərqlənir. ÇXR çox vaxt maraqlarını gizlədir və ya onu mütləq qarşı tərəfin maraqları ilə uyğunlaşdırır. Yayılan informasiyalara görə, Çin Zəngəzur dəhlizinin açılması qarşılığında Ermənistan iqtisadiyyatına 7 milyard dollar investisiya qoymağa söz verib. Bu, çətin iqtisadi durumda olan Ermənistana hava və su kimi lazımdır.

Artıq görünən budur ki, Hindistanla İranın Zəngəzur dəhlizinə mane olmaq imkanları itir və dəhliz tezliklə açılacaq, Ermənistan da ən çox fayda götürəcək tərəflərdən olacaq. Bu üzdən o, indi dəhlizin açılmasına müsbət yanaşır.

Zəngəzur dəhlizinin açılması niyə bu qədər əhəmiyyətlidir? Məlum olduğu kimi, Çin Orta dəhlizlə yüklərin daşınmasının illik həcmini 30 milyon tona çatdırmaqda israrlıdır. Bu həm də marşrutun keçdiyi bütün ölkələrin maraqlarına cavab verir. Çünki yüklərin tez və fasiləsiz daşınması üçün onun şaxələnməsi lazımdır. Dünya logistikasında "dar boğazlar" deyilən bir termin var. Ola bilsin ki, gələcəkdə Gürcüstan üzərindən ildə 30 milyon ton yükün göndərilməsi mümkün olmasın. Bu səbəbdən qlobal səviyyədə Zəngəzur dəhlizinin açılmasına maraq artıb.

Azərbaycanın marağı isə Naxçıvan və Türkiyəyə yüklərin tez çatdırılması, həmçinin türk dünyasının logistik bağlantısının etibarlı olmasıdır. Zəngəzur dəhlizi hesabına ölkəmiz həmçinin Orta dəhliz və Şimal-Cənub marşrutlarının qovşaq ölkəsi kimi dünya siyasətinə təsir etmək üçün əlavə imkanlar əldə edəcək. Digər tərəfdən, dəhliz ölkəmizə siyasi dividendlə yanaşı, yüksək səviyyədə iqtisadi imkanlar da qazandıracaq.

Rüstəm KAMAL,
"Azərbaycan"

Azərbaycan.-2025.- 17 iyul (№ 145).- S.8.