

Zəngəzur dəhlizinin açılması artıq regional maraqlar çərçivəsindən çıxıb

İndi bu dəhlizin işlək olmasının beynəlxalq əhəmiyyəti daha çoxdur

Müasir dünyada məhsulu qlobal bazara çıxarmaq onu istehsal etmək qədər çətindir. Bazar tapmaq, həmin bazara aparan təhlükəsiz, sürətli və sərfəli ticarət marşrutu seçmək elə də asan deyil.

Bu gün həmin səbəblər üzündən Çinin ABŞ-nin nəzarətində olan okean və dənizlər üzərindən yan keçən "Bir kəmə, bir yol" layihəsinə maraq çoxdur. Çünki bu marşrut təhlükəsizlik və məsafə baxımından daha əlverişlidir. O üzdən layihənin icrası üçün Çin milyardlarla dollar vəsait xərcləyir ki, dəhlizin yükötürmə imkanları daha da genişlənsin. Amma Qərb də dinc durmur, ÇXR-in istehsal və ixracını azaltmaq üçün tədbirlər görür və həmin tədbirlər hesabına Çini nəzarətə götürmək istəyir. ABŞ-nin gömrük rüsumlarını artırması, Avropanın güzəştlər tələb etməsinin səbəbi də budur.

Amma dünyanın nüfuzlu ekspertləri də qeyd edirlər ki, artıq ÇXR-in qarşısını iqtisadi həmlələrlə almaq mümkün deyil. Olsa-olsa buna Çinə ixracda problemlər yaratmaqla mümkündür. O səbəbdən Çin bəri başdan əks-həmləyə keçib. "Bir kəmə, bir yol" layihəsi həmin əks-həmlələrin əsas bəndidir.

Layihənin əsas marşrutu Orta dəhliz və Azərbaycan Şərq-Qərb ticarət yolunda qovşaq ölkə olduğundan Çin Azərbaycanla iqtisadi, tranzit və siyasi əlaqələrə üstünlük verir. Ümumiyyətlə, Çin bu qlobal ticarət marşrutunun tranzit imkanlarını artırmaq üçün tərəfdaş ölkələrlə əlaqələrini daha da dərinləşdirir. "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin sədri Rövşən Rüstəmovun "Çin Dəniz Yolları" Dövlət Korporasiyasının prezidenti Sun Syudla keçirilən görüşündə iki ölkə arasında logistika əlaqələrinin genişləndirilməsi barədə razılıq əldə edilməsinin də səbəblərindən biri bu istəkdir. O ki, qaldı Zəngəzur dəhlizinə, onun açılmasının Orta dəhlizin beynəlxalq əhəmiyyətini daha da artıracağı şübhəsizdir. Odu ki, Çin Zəngəzur dəhlizinin açılması üçün Azərbaycanla birgə çalışır. III Şuşa Qlobal Media Forumunda Prezident İlham Əliyev bu barədə çinli jurnalistin sualını cavablandırarkən belə demişdir: "Nəqliyyat-logistika layihələri ilə bağlı dediyim kimi, Çin Xalq Respublikası tərəfindən Mərkəzi Asiyada maliyyələşdirilən yeni dəmir yolu arteriyaları Xəzər dənizindən Azərbaycana və daha sonra beynəlxalq marşrutlar üzrə yük axınlarının həcmnin artmasına şərait yaradacaq".

Bu yerdə qeyd etmək ki, ÇXR təkcə Orta dəhliz keçən ölkələrlə logistika sahəsində əməkdaşlıq etmir, həmçinin iqtisadi sahədə daha geniş əməkdaşlıq etmək üçün investisiya qoyuluşunu artırır. Məlumat üçün bildirək ki, Çin şirkətləri bu ilin ilk 6 ayında "Bir kəmə, bir yol" layihəsində iştirak edən ölkələrlə rekord məbləğdə - 124 milyard dollarlıq müqavilələr imzalayıblar. Bu, ötən ilin ümumi məbləğindən (122 milyard dollar) çoxdur. Cari ilin yanvar-iyun aylarında ümumilikdə 176 yeni saziş imzalanıb. Onlardan bir neçəsi dəyəri 10 milyard dollardan çox olan meqasazışlardır. Bunlardan əlavə, 6 ayda Çin Mərkəzi Asiya ölkələrinin iqtisadiyyatına 25 milyard dollar sərmayə qoyub. Qazaxıstan Çinin tərəfdaşları arasında ən çox investisiya alan ölkə olub. "Bir kəmə, bir yol" layihəsi çərçivəsində bu ölkəyə yatırılan investisiyaların həcmi 23 milyard dollar təşkil edib.

Ermonistan tərəfindən Zəngəzur dəhlizinin açılmasına qarşı xaricdəki müəyyən dairələrlə yanaşı, revanşist erməni müxalifəti də çıxır. Onlar erməni xalqını "Zəngəzurun Azərbaycana qaytarılması və bura 300 min soydaşımızın köçürülməsi" ilə qorxudurlar. Ermənistan parlamentinin keçmiş üzvü, qatı anti-azərbaycançı Naira Söhrabyan Əbu-Dabi görüşündə "artıq bu-

nunla bağlı iki ölkə arasında razılıq olduğunu" da bildirir. Erməni politoloq Artur Xaçikyan isə daha irəliyə gedərək "azərbaycanlıların Zəngəzura qayıtması üçün 60 kəndin boşaldılacağını" deyir.

Bəs, Zəngəzur dəhlizinin beynəlxalq əhəmiyyəti nədir ki, erməni revanşistlər ondan belə qorxurlar. Məlumdur ki, bu gün dünyanın üç qlobal marşrutundan ikisi problemlidir. Çin-Rusiya-Avropa marşrutu Rusiya-Ukrayna müharibəsi üzündən bağlanıb. Qırmızı dəniz və Süveyş kanalı üzərindən keçən dəniz marşrutu isə husilərin ticarət gəmilərini atəşə tutması nəticəsində demək olar ki, fəaliyyət göstərmir. Ona görə də Orta dəhliz hazırda ən təhlükəsiz qlobal ticarət marşrutu kimi fəaliyyət göstərir və hadisələrin gedişi göstərir ki, əsas ağırlıq qarşıdakı illərdə bu dəhlizin üzərinə düşəcək. Zəngəzur dəhlizinin açılması isə artan tranzit yüklərin maneəsiz və tez çatmasında önəmli rol oynaya bilər. Prezident İlham Əliyev Özbəkistan Jurnalistika və Kütləvi Kommunikasiyalar Universitetinin rektorunun Zəngəzur dəhlizi ilə bağlı sualını cavablandırarkən demişdir: "Zəngəzur dəhlizinə gəlincə, bu arteriya sözsüz ki, bir çox ölkələri birləşdirəcək. Biz isə daşımaların bu dəmir yolu və ya avtomobil yolu ilə həyata keçirilməsinin zəruriliyin-

dən danışarkən, təkcə Azərbaycanın əsas hissəsinin onun Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə birləşdirilməsini nəzərdə tutmuruq. Söhbət beynəlxalq tranzit dəhlizdən gedir. Biz nəqliyyat və logistika infrastrukturuna çox fəal sərmayə qoyuruq. Son illər milyardlarla dollar sərmayə qoyulub, Xəzər dənizində ən böyük beynəlxalq ticarət limanı tikilib, indi biz onu genişləndiririk, onun yükqaldırma qabiliyyətini 25 milyon tona çatdırırıq... Özbəkistan Prezidentinin səfəri zamanı biz müzakirə etdik ki, yükdaşımaların həcmi artırılmalıyıq. Bu gün Çindən Azərbaycan ərazisi vasitəsilə yükdaşımaların həcmi sürətlə artır. Eyni zamanda Xəzər dənizinə çıxacaq Çin-Qırğızıstan-Özbəkistan-Türkmənistan dəmir yolu yenidən tikilir. Yəni görürsünüz ki, artıq hansı böyük axınlar gedir və bu bizim istiqamətimizdə davam edəcək. Ona görə də biz təkcə Bakı limanında yüklərin qəbuluna və onları işləməyə deyil, həm də Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ilə Gürcüstandan keçməklə Türkiyəyə və daha sonra Aralıq dənizi limanlarına Zəngəzur vasitəsilə göndərməyə hazır olmalıyıq ki, bu, eyni zamanda əsas nəqliyyat marşrutu olacaq".

*Rüstəm KAMAL,
"Azərbaycan"*