

Gürcü iqtisadçı: «Orta dəhliz Avropa üçün yeganə real və etibarlı alternativə çevrilib»

AZƏRTAC Gürcüstan Milli Elmlər Akademiyasının akademiki, iqtisad elmləri doktoru, Tbilisi Dövlət Universitetinin professoru Vladimir Papava ilə müsahibəni təqdim edir.

- *Global logistika zəncirlərinin transformasiyası kontekstində Orta dahlizin geosiyasi əhəmiyyətini necə qiymətləndirirsiniz?*

- Müasir qloballaşma şəraitində, xüsusilə bu prosesin getdikcə daha çox qarşıdurma xarakteri aldığı bir dövrdə nəqliyyat dəhlizlərinin əhəmiyyəti böyük dərəcədə artır. Hazırda dünyanın aparıcı gücləri arasında həm siyasi, həm də hərbi səviyyədə qarşıdurmalar müşahidə olunur. Belə bir vəziyyətdə sabit və dayanıqlı logistika marşrutlarının təmin olunması prioritet məsələyə çevrilir. Bu gün Avropa ilə Asiyanı birləşdirən üç əsas marşrut mövcuddur: Rusiya üzərindən keçən Şimal dəhlizi, İran və Türkiyə üzərindən keçən Cənub dəhlizi və Azərbaycan ilə Gürcüstan üzərindən keçən Orta dəhliz. Şimal dəhlizi Rusiya 2022-ci ildə Ukraynaya hərbi müdaxilə etdikdən və Qərbin sanksiyaları tətbiq olunduqdan sonra faktiki olaraq bloklanmış vəziyyətə düşüb. Cənub dəhlizi isə elə əvvəlcədən, xüsusilə də İrandakı siyasi vəziyyət və bu ölkənin rolu səbəbi ilə bir sıra suallar doğururdu. Hazırda isə İsrail ilə İran arasında başlayan müharibə və ABŞ-nin də bu prosesə dolayısı ilə cəlb olunması bu marşrutun etibarlılığını ciddi şəkildə azaldıb. Beləliklə, Orta dəhliz hal-ha-

zırda Avropa ilə Asiyanı birləşdirən ən real, sabit və qısa marşrut olaraq qalır.

Qeyd etmək lazımdır ki, Çin 2013-cü ildə “Bir kəmər, bir yol” təşəbbüsünü irəli sürdüyü zaman Orta dəhliz bu layihənin ilkin xəritələrində yer almamışdı. Yalnız Azərbaycan və Gürcüstan rəhbərliyinin söyləri nəticəsində bu dəhliz sonradan layihəyə daxil edildi. Bu gün isə o, real fəaliyyət göstərən yeganə quru marşrutdur və həm Asiya, həm də Avropa ölkələrinin maraqlarına tam cavab verir. Hazırda əsas vəzifə — Orta dəhlizin buraxılış qabiliyyətini artırılmasıdır. Öminəm ki, infrastrukturun genişləndirilməsinə yönələn investisiyalar da tapılacaq.

- Mövcud geosiyasi şəraitdə Zəngəzur dəhlizinin perspektivlərini necə qiymətləndirirsiniz? Bu dəhliz Orta dəhlizin davamı ola bilərmi?

- Zəngəzur dəhlizi, şübhəsiz ki, böyük əhəmiyyətə malikdir. Gələcəkdə Zəngəzur dəhlizinin istifadəyə veriləcəyi şübhə doğurmur. Bu dəhliz həmçinin Orta dəhlizin bura xıls qabiliyyətinin artırılmasında mühüm rol oynaya bilər.

- *Ukraynada müharibənin başlanmasından və Yaxın Şərqdəki gərginliyin artmasından sonra Avropa İttifaqı və Çinin Orta dəhlizə marağı necə dəyişdi?*



- Çin hər zaman mövcud olan bütün marşrutlardan istifadə etməyə çalışıb, buna görə də mənim fikrimcə, o, nəq-

liyyat dəhlizlərini bir-birinə rəqib deyil, qarşılıqlı bir-birini tamamlayan marşrutlar kimi görür. Bu, çox vacib bir yanaşmadır. Avropa İttifaqı da Asiya ilə, xüsusilə Çin və Mərkəzi Asiya ölkələri ilə dayanıqlı əlaqəyə maraq göstərir.

rir. Şimal dəhlizinin bloklanması və Cənub dəhlizinin ən azından qeyri-sabit olması fonunda Orta dəhliz Avropa üçün yeganə real və etibarlı alternativə çevrilib.

- Gürcüstanın bu dəhliz çərçivəsində logistika və enerji habına çevrilmək potensialını necə qiymətləndirirsiniz? Bu məqsədlə hansı islahatlar və investisiyalar tələb olunur?

- Gürcüstanın, xüsusilə də Azərbaycanla sıx əməkdaşlığı

Azərbaycanda sıx emiqrasiya davam etdirəcəyi təqdirdə, həqiqətən də ciddi potensialı var. Bu iki ölkə artıq Cənubi Qafqazda bir növ tandem formalaşdırıblar və məhz bu formada onlar mühüm regional logistika və enerji mərkəzinə

çevrilə bilərlər. Bunun üçün ilk növbədə nəqliyyat infrastrukturu, enerji sahəsi – o cümlədən bərpaolunan enerji mənbələrinin inkişafı – və

əlavə dəyər yaradacaq səniyə layihələrinə genişmiqyaslı investisiyaların cəlb olunması vacibdir. Həmçinin önəmlidir ki, Gürcüstan və Azərbaycan birgə təşəbbüsləri və layihələri beynəlxalq platformalarda – istər iqtisadi, istər nəqliyyat, istərsə də enerji forumlarında fəal şəkildə irəli sürsünlər. Bu, Avrasiya integrasiyası və dayanıqlı tranzit marşrutlarının inkişafı baxımında xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

- Çin-Mərkəzi Asiya-Xəzər-Cənubi Qafqaz-Avropa marşrutu üzrə dayanıqlı infrastrukturun yaxın illərdə yaradılması nə dərəcədə realdır? Bu istiqamətdə ilk növbədə hansı əsas maneələr aradan qaldırılmalıdır?

- İlk növbədə dəmir yolu xətlərinin buraxılış qabiliyyəti artırılmalıdır. Daha sonra – Xəzər və Qara dəniz limanlarının

inkişafı gəlir. Bunlar texniki xarakterli məsələlərdir və investisiyalar olduqda həll edilə bilər. Lakin burada siyasi məqamlar da mövcuddur: region ölkələri və Avropa bu dəhlizin

inkişafına maraqlı və söylərini koordinasiya etməyə hazırlıq nümayiş etdirməlidirlər.

- Siz Orta dahlizin “Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi və “Bir kəmə, bir yol” kimi digər layihələrlə rəqabət riski yaratdığını, yoxsa əksinə, sinerji doğurduğunu düşünürsünüz?

- Mən bu layihələr arasındakı rəqabət görmürəm. Bu marşrutların hamısı Avrasiyanın daha geniş nəqliyyat və iqtisadi memarlığının tərkib

hissəsidir. Çin tərəfindən irəli sürülmüş “Bir kəmə, bir yol” təşəbbüsü ilkin mərhələdən etibarən geniş və çoxşaxəli nəqliyyat əlaqələrinin qurulmasına yönəlmişdi və zaman keçdikcə Orta dəhliz bu şəbəkənin mühüm hissəsinə çevrildi. Hazırkı geosiyasi qeyri-sabitlik şəraitində bir istiqamətdən asılılığı azaltmaq üçün bir neçə alternativ və bir-birini tamamlayan marşrutlara malik olmaq son dərəcə vacibdir. Orta dəhliz bütün Avrasiya nəqliyyat sisteminin çevikliyini artırır, onun dayanıqlığını möhkəmləndirir və region ölkələri üçün ticarət, tranzit və iqtisadi əməkdaşlıq sahəsində daha çox imkanlar yaradır. Beləliklə, o, digər marşrutlarla rəqəbat aparmır, əksinə, bütövlükdə Avrasiya məkanının strateji dayanıqlılığını gücləndirir.

- Türkiyə və Azərbaycan
Orta dəhlizin həyata keçiril-
məsində hansı rolu oynayır?
Ankara-Bakı-Tbilisi adlı yeni
geoiqtisadi oxun formalaşma-
sından danışmaq olarmı?

- Bu geoiqtisadi ox artıq formalaşıb və aktiv şəkildə fəaliyyət göstərir. Son illərdə Türkiyə, Azərbaycan və Gürcüstan enerji və nəqliyyatdan tutmuş, müdafiə sahəsində əməkdaşlıq və rəqəmsal transformasiyaya qədər əsas istiqamətləri əhatə edən davamlı strateji tərəfdaşlıq qurublar. Orta dəhliz məhz bu tərəfdaşlığın praktik təzahürüdür. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, neft və qaz kəmərləri, həmçinin dəniz limanlarının inkişafı

kimi infrastruktur layihələri bu oxun təməlini təşkil edir. Bu gün əsas məsələ yalnız mövcud nailiyyətləri qoruyub saxlamaq deyil, həm də bu oxun potensialını genişləndirməkdir. Bunun üçün fəaliyyətlərin koordinasiyasını artırmaq, gömrük və tarif tənzimləməsini təkmilləşdirmək, həmçinin birgə investisiyaların cəlb olunması vacibdir. Geosiyasi qeyri-sabitlik və dəyişən global logistika şəraitində məhz bu ox Avropa ilə Asiya arasında dayanıqlı bağlantıların təmin edilməsində açar rolunu oynaya bilər.

- Dəhliz ölkələri arasında gömrük, nəqliyyat və rəqəmsal integrasiya sahəsində koordinasiya nə dərəcədə vacibdir? Belə əməkdaşlıq üçün real mexanizmlər mövcuddurmu?

- Ən başlıcası – dəhliz iştirakçıları arasında gömrük və tarif siyasətinin koordinasiyası və balanslaşdırılmasıdır. Bu olmadan malların fasiləsiz və iqtisadi cəhətdən səmərəli hərəkətini təmin etmək mümkün deyil. Transizt prosedurlarının rəsmiləşdirilməsi üçün vahid yanaşmanın yaradılması, sənədləşmənin standartlaşdırılması və bürokratik maneələrin aradan qaldırılması zəruridir. Nəqliyyat sahəsində qrafiklərin sinxronizasiyası, logistika üzrə tələblərin unifikasiyası və birgə rəqəmsal infrastrukturun inkişafı tələb olunur. Bütün proseslərin rəqəmsallaşdırılması – yüklərin elektron işlənməsindən tutmuş hərəkətlərin izlənməsi üçün ümumi platformaların

tətbiqinədək - xüsusilə önəm-
lidir.

Əməkdaşlıq mexanizmləri artıq mövcuddur: bu, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə arasında ikitərəfli və çoxtərəfli sazişlər, həmçinin beynəlxalq layihə və təşəbbüslərdə iştirakdır. Lakin Orta dəhlizin potensialından tam istifadə etmək üçün institusional koordinasiyanın gücləndirilməsi və bütün iştirakçı ölkələrin siyasi iradəsi zəruridir.

- Orta dəhlizin infrastrukturuna əlavə investisiyaları necə cəlb etmək olar?

- Ölkələrimiz beynəlxalq platformalarda – iqtisadi forumlarda, nəqliyyat konfranslarında və investisiya sammitlərində – razılaşdırılmış infrastruktur və logistika layihələrini birlikdə irəli sürməlidir. Bu zaman təkcə təşəbbüs-

ləri təqdim etməklə kəfayətlənməmək, həm də investorlar üçün mövcud reallıqları, inkişaf perspektivlərini və Orta dəhlizin strateji əhəmiyyətini aydın şəkildə nümayiş etdirməkdir. Müəssisə

dürmək vacibidir. Müasir geosiyasi vəziyyət özü yeni və dayanıqlı marşrutların axtarışını aktuallaşdırır və bu inikandan bacarıqla istifadə etmək lazımdır. Eyni zamanda, layihələri texniki-iqtisadi əsaslandırmaqlarla müşayiət etmək və beynəlxalq maliyyə institutlarını fəal şəkildə prosesə cəlb etmək vacibdir. Burada öz növbəsində özəl kapitalın inamını artıracaq və daha irihəcmli investisiyaların cəlb edilməsinə imkan yaradacaq.

- Orta dahlizin uğuru halinda Qara dəniz regionunun

*rolu necə dəyişəcək? Bu ərazi-
ni sabitlik və integrasiya zona-
sına çevirmək mümkündürmü?*

- Region ölkələri qarşılıqlı əlaqəni gücləndirər, infrastrukturunu inkişaf etdirər və iqtisadi əməkdaşlığı artırarlarsa, bu, tamamilə mümkündür. Lakin çox şey Rusiyanın növbəti addımlarından asılı olacaq. Hazırda Rusiya, Ukraynaya qarşı davam edən müharibə və gərgin xarici siyasəti səbəbindən Qara dəniz məkanında

əsas destabilizasiyaedici amil olaraq qalır. Hərbi təhdid səviyyəsini azaltmaq və siyasi dialoqu təmin etmək mümkün olsa, Qara dəniz regionu dayanıqlı integrasiya, tranzit və inkişaf məkanı ola bilər. Sabitliyin gələcəyi sülhə, açıq bazarlara və etibarlı nəqliyyat əlaqələrinə yönəlmis ölkələrin söylərindən asılıdır.

- Və nəhayət, Orta dəhliz yalnız nəqliyyat marşrutu olmaqla kifayətlənməyib, Şərq və Qərb arasında yeni regional əməkdaşlıq modelinin əsası ola bilərmi?

- Şübhəsiz ki, ola bilər. Mən Orta dəhlizi yalnız nəqliyyat marşrutu kimi deyil, öncəliklə iqtisadi dəhliz kimi qiymətləndirirəm. O, bazarları birləşdirmək və infrastruktur yaratmaq qabiliyyətinə malikdir ki, bu da iqtisadi artımı təmin edəcək, Gürcüstan və Azərbaycan məhsullarının daha geniş bazarlara çıxışını təmin edəcək. Bu, Mərkəzi Asiya və Çindən başlayaraq Avropaya qədər bütün region ölkələrinin qarşılıqlı faydalı inkişafına aparan yoldur.