

Zəngəzur nəqliyyat dəhlizi Orta dəhlizin tərkib hissəsi kimi Avrasiyada yeni geoiqtisadi reallıqlar formalaşdırır. Bu marşrut Cənubi Qafqazı Mərkəzi Asiya, Çin və Türkiyə ilə birləşdirərək regionun enerji, ticarət və nəqliyyat xəritəsini yenidən qurur. Ekspertlərin fikrincə, Zəngəzur dəhlizinin açılması təkcə Azərbaycan və Türkiyə üçün deyil, həm də Pakistan və Mərkəzi Asiya ölkələri üçün strateji əhəmiyyət daşıyır. Xüsusilə, layihənin Çin-Pakistan İqtisadi Dəhlizi (CPEC) ilə paralel fəaliyyət göstərməsi Pakistanın Qvadar limanından Avropa və Türkiyə bazarlarına quru yolu ilə birbaşa çıxış imkanlarını genişləndirir.

Bu mövzu ətrafında AZƏRTAC-ın suallarını Pakistanın Sülh və Diplomatik Araşdırmalar İnstitutunun təsisçisi, iqtisadi analitik və politoloq Məhəmməd Asif Nur cavablandırıb.



*- Zəngəzur dəhlizi və Orta dəhliz layihələrinin Çin-Pakistan İqtisadi Dəhlizi ilə integrasiyası Pakistan üçün gələcəkdə regional nəqliyyat və ticarət mərkəzinə çevrilmək baxımından hansı real imkanları yarada bilər?*

- Bilirsiniz ki, 2025-ci ilin sonlarında Çin-Pakistan İqtisadi Dəhlizinin (CPEC) ikinci mərhələsinin yenidən işə salınması və Zəngəzur dəhlizinin Trans-Xəzər marşrutu (Orta dəhliz) çərçivəsinə integrasiyası regionda geoiqtisadi və nəqliyyat əməkdaşlığının yeni mərhələsini açır.

Pakistan Prezidenti Asif Əli Zərdari 2025-ci il noyabrın 1-də Gilgit-Baltistan bölgəsində keçirilən yüksək səviyyəli tədbirdə çıxış edərək CPEC-i yerli icmalar üçün ticarətin, əlaqələndirmənin və iqtisadi canlanmanın rəmzi kimi səciyyələndirib.

Beynəlxalq iqtisadi müşahidəçilərin fikrincə, avqust ayında əldə olunmuş sülh sazişindən sonra ABŞ vasitəçiliyi ilə təsis edilən "Beynəlxalq Sülh və Rifah naminə Tramp Marşrutu" (TRIPP) çərçivəsində Zəngəzur dəhlizinin Orta dəhliz və CPEC ilə birləşdirilməsi regionda nəqliyyat və ticarət sistemlərinin dərin integrasiyasını təmin edir.

Ekspertlərin qiymətləndirməsinə görə, bu proses Pakistanı Cənubi Asiya, Mərkəzi Asiya, Qafqaz və daha geniş Avrasiya məkanını birləşdirən aparıcı logistik və ticarət mərkəzinə çevirir. Bu integrasiya 2030-cu ilə qədər il-

də 100 milyard ABŞ dollarından artıq ticarət dövriyyəsinin formalaşmasına imkan yaradacaq.

Dünya Bankı və digər beynəlxalq iqtisadi qurumların son proqnozlarına əsasən, bu əməkdaşlıq logistik səmərəliliyin artırılması, sənayenin bərpası, enerji mənbələrinin şaxələndirilməsi və geosiyasi mövqelərin möhkəmləndirilməsi istiqamətlərində mühüm imkanlar açır. Bütün bu amillər biri-birini tamamlayaraq davamlı iqtisadi artımın yeni dövrünə zəmin yaradır.

Zəngəzur dəhlizinin Ermənistanın Sünik vilayətindən keçən 43 kilometrlik hissəsinin 70 faizi artıq hazırdır və layihə ABŞ vasitəçiliyi ilə təsis edilmiş "Beynəlxalq Sülh və Rifah naminə Tramp Marşrutu" (TRIPP) çərçivəsində 4,8 milyard ABŞ dolları məbləğində güzəştli maliyyə vəsaiti hesabına icra olunur. Bu dəhliz Orta dəhlizin TransXəzər dəmir yolu və bərə şəbəkələri ilə sıx şəkildə uzlaşaraq Rusiyanın sanksiyalarla məhdudlaşdırılmış şimal marşrutlarına alternativ cənub quruxəttini formalaşdırır.

Eyni zamanda CPEC-in 2025-2029-cu illəri əhatə edən Dəniz Fəaliyyət Planı çərçivəsində sentyabr ayında işə salınan ikinci mərhələsi ilə birləşməsi nəticəsində Çinin Sincan bölgəsindən Avropaya qədər olan yük marşrutları 10 min kilometrə qədər qısaldır, logistik xərclər 20-30 faiz azalır, tranzit müddəti isə Süveyş marşrutu üzrə 45 gündən 20 gündən az müddətə enir.

Bu prosesin Pakistan üçün iqtisadi qazancı son dərəcə əhəmiyyətlidir. Qvadar limanı hazırda ildə 2 milyon konteyner emal etdiyi halda, 2030-cu ilədək 50-70 milyon konteynerə qədər artım potensialına malikdir. Liman vasitəsilə Qazaxıstanın uranı, Özbəkistanın pambığı kimi Mərkəzi Asiya resurslarının emalı və onların Azərbaycan və Türkiyə ərazisindən keçməklə Qərb bazarlarına yönəldilməsi planlaşdırılır.

Sentyabrın 26-da Pakistan və Çin rəsmiləri arasında keçirilmiş yüksək səviyyəli danışıqlarda aqrosənaye və texnoparkların yaradılması məsələsinə xüsusi diqqət yetirilib. Bu istiqamət üzrə həyata keçiriləcək layihələr nəticəsində Pakistanın hazırda əsasən tekstil və dəyü ixracına əsaslanan 30 milyard dollarlıq ixrac səbətinin illik 15-20 faiz artması, habelə 15-20 milyard dollarlıq birbaşa xarici investisiyanın xüsusi iqtisadi zonalara (SEZ) cəlb olunması gözlənilir.

CPEC-in 2025-2029-cu illər üzrə dəniz strategiyası çərçivəsində Qvadar limanında 4,8 milyard dollarlıq infrastruktur yeniləmələri, o cümlədən dərin dəniz dayanacaqları və Əfqanıstana uzanan yeni dəmir yolu əlaqələri nəzərdə tutulur. Zəngəzur dəhlizinin Azərbaycan-Ermənistan sərhədi boyunca 2025-ci ilin oktyabr ayına olan məlumata əsasən, 70 faizinin tamamlanması isə Ərəb dənizindən başlayaraq Hindukuş dağları, Xəzər hövzəsi və İstanbuldakı uzanan "cənub qövsü" formalaşdırır.

Bu integrasiya nəticəsində Pakistanın logistika və xidmət sektorunda 1-2 milyon yeni iş yeri açılması, Belucistan vilayətinin iqtisadi mühərrikə çevrilməsi, eləcə də ÜDM-in illik artımına 2-3 faiz əlavə töhfə verməsi proqnozlaşdırılır.

Dəhlizlər həm də ikiistiqamətli enerji axınlarını mümkün edir: Mərkəzi Asiyanın, xüsusilə Qazaxıstanın nefti cənuba doğru CPEC boru xətləri ilə, Pakistanın mayeləşdirilmiş qazı və bərpaolunan enerji mənbələri isə şimala - Orta dəhliz istiqamətində ixrac edilə bilər. Bu, Pakistana ildə 10-15 milyard dollar əlavə enerji tranzit gəliri qazandıraraq idxal asılılığını azalda və ölkəni "yaşıl dəhliz" platformasının aparıcı vasitəçisi kimi möhkəmləndirə bilər.

Süni intellekt texnologiyalarının tətbiqi logistika proseslərində 95 faiz vaxtında çatdırılma səviyyəsinə nail olmağa imkan verəcək və rəqəmsal analitika sahəsində yüksək texnoloji investisiyaları cəlb edəcək.

Nəticə etibarilə, Çin, Mərkəzi Asiya, Azərbaycan və Türkiyəni Pakistan vasitəsilə birləşdirən bu üçtərəfli integrasiya Avrasiya miqyasında yeni strateji ittifaqlar yaradır. 2025-ci ilin mayında formalaşan Azərbaycan-Pakistan-Türkiyə oxu bu əməkdaşlığın siyasi və iqtisadi dayaqını təşkil edir.

Bu proses İslamabada regional tranzit və diplomatik axınlar üzərində mühüm təsir imkanları qazandırır, o cümlədən Əfqanıstanın sabitliyi və Şanxay Əməkdaşlıq Təşkilatı çərçivəsində vasitəçilik rolunu gücləndirir. Eyni zamanda vizasız ticarət zonaları və iqtisadi əlaqələr vasitəsilə insanların qarşılıqlı təmaslarını artıraraq turizm və pul köçürmələrində 25 faizlik artım potensialı yaradır.

*- Zəngəzur dəhlizinin açılması Mərkəzi Asiya ölkələri və Pakistan üçün Qərb bazarlarına çıxış baxımından alternativ və təhlükəsiz marşrut yaradacaq. Bu baxımdan, Azərbaycan, Türkiyə və Pakistan arasında nəqliyyat və enerji sahələrində üçtərəfli əməkdaşlığın regional güc ba-*

*lansına mümkün təsirini necə qiymətləndirirsiniz?*

- 2025-ci ilin avqustunda ABŞ vasitəçiliyi ilə imzalanmış "Beynəlxalq Sülh və Rifah naminə Tramp Marşrutu" (TRIPP) sazişi çərçivəsində rəsmiləşdirilən bu dəhliz Mərkəzi Asiya respublikaları və Pakistan üçün önəmli darboğazlardan yan keçərək Qərb bazarlarına daha təhlükəsiz və səmərəli çıxış imkanını yaradan mühüm alternativ yol kimi çıxış edir. Bu inkişaf Azərbaycanın Naxçıvanla maneəsiz əlaqəsini və oradan Türkiyəyə çıxışını təmin etməklə təkcə ticarəti asanlaşdırmır, həm də iqtisadi qarşılıqlı asılılığa əsaslanan dayanıqlı ittifaqlar şəbəkəsi formalaşdırmaqla regional güc balansını incə şəkildə dəyişir. Mənim fikrimcə, 2025-ci ilin mayında Laçında keçirilən sammit və oktyabrda İslamabadda baş tutan parlament dialoqu kimi təşəbbüslərlə möhkəmlənən bu üçtərəfli ox çoxqütblü sabitliyi təşviq etmək potensialına malikdir, lakin İran və Rusiya kimi qonşu aktorların həssaslıqlarını nəzərə alaraq diqqətli şəkildə idarə olunmalıdır. Bu prosesin təsirləri çoxşaxəlidir, üçlüyün strateji müstəqilliyini artırmaqla yanaşı, Avrasiya miqyasında geniş dalğa effektləri yaradır.

Nəqliyyat baxımından Zəngəzur dəhlizinin Orta dəhlizə integrasiyası və TRIPP-nin infrastruktur öhdəlikləri ilə gücləndirilməsi üçtərəfli tərəfdaşlığın Avrasiya logistikasını yenidən formalaşdırmaq qabiliyyətini artırır. Tarixən Mərkəzi Asiya dövlətləri Avropaya ixrac üçün Rusiya tərəfindən idarə olunan şimal marşrutlarından asılı idilər və bu asılılıq 2022-ci ildən sonra tətbiq edilən sanksiyalar və pozuntularla üzə çıxdı. Cənubi Ermənistanın 20 illik hissəsindən keçən dəhliz indi ABŞ-nin uzunmüddətli nəzarəti altında, beynəlxalq

konsorsiuma icarəyə verilməklə fəaliyyət göstərir. Bu isə tranzit vaxtını 40 faizə qədər, xərcləri isə 20-30 faiz azaldır, Pakistanın Qvadar limanından Çin-Pakistan İqtisadi Dəhlizi vasitəsilə Xəzər dənizi və oradan Avropaya qədər uzanan fasiləsiz quru bağlantısı yaradır.

Pakistan üçün bu, illik 30 milyard dollarlıq ixracatın əsasən tekstil və kənd təsərrüfatı məhsullarının Süveyş kanalından asılı olmadan Türkiyə və Avropa bazarlarına birbaşa çıxışı deməkdir. Azərbaycanın Naxçıvana birləşdirilmiş dəmir və avtomobil yolları ilə əsas qovşaqların rolunu möhkəmləndirməsi, Türkiyənin isə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yoluna yatırımları bu şəbəkəni qərb istiqamətində genişləndirir. 2025-ci ildə Ankara Bəyannaməsinə əlavə kimi qəbul edilən razılaşma bu sözləri gömrük harmoniyası və rəqəmsal izləmə sistemləri üzrə birgə işçi qruplar vasitəsilə əlaqələndirir, 2030-cu ilə qədər regional ticarət dövriyyəsini 50-100 milyard dollar artırmaq potensialı yaradır.

Enerji əməkdaşlığı bu üçlüyün daxilində axınların şaxələndirilməsinə əsaslanan yeni model formalaşdırır və regionu tək bir təchizatçı asılılığından uzaqlaşdırır. Azərbaycanın "Şahdəniz" qaz yataqları artıq Avropanın "Cənub qaz dəhlizi"nin əsas hissəsidir və Zəngəzur dəhlizi ilə əlaqələndirilmiş boru xətləri vasitəsilə illik 20-30 milyard kubmetr qazın CPEC-in ikinci mərhələsi çərçivəsində Əfqanıstan üzərindən Pakistana nəqli mümkündür. 2025-ci ilin mayında Laçında keçirilən sammitdə "yaşıl hidrogen" və LNG terminalları üzrə birgə layihələr barədə razılıq əldə olunub. Türkiyənin TANAP boru kəməri bu axınları iki istiqamətdə əlaqələndirən körpü rolunu oynayır: Mərkəzi Asiya nefti şimala, Pakistanın bərpaolunan enerji resursları isə cənuba

doğru hərəkət edəcək. Bu əməkdaşlıq Pakistanın enerji idxal xərclərini 15 faizə azalda və "yaşıl Orta dəhliz" konsepsiyası çərçivəsində global dekarbonizasiya məqsədlərinə uyğun gəlir.

TRIPP çərçivəsində ABŞ-nin enerji infrastrukturuna ayırdığı 4,8 milyard dollarlıq güzəştli maliyyə sabitlik yaradır, lakin uzunmüddətli asılılıqların qarşısını almaq üçün diqqətli tənzimləmə tələb edir. Diplomatik baxımdan bu üçtərəfli çərçivədə gəlirlərin ədalətli bölüşdürülməsi "Şahdəniz" konsorsiumu modelinə bənzər şəkildə sıfır cəmlilik qorxularını azaldır və ortaq rifah konsepsiyasını gücləndirir.

Geosiyasi baxımdan dəhlizin genişləndirdiyi üçtərəfli nəqliyyat və enerji əməkdaşlığı təsir balansını incə şəkildə dəyişir, tərəflərin strateji dərinliyini artırır və çoxtərəfli nəzarət mexanizmləri vasitəsilə sabitlik təmin edir. Azərbaycanın 2020-ci ildən sonra əldə etdiyi üstünlüklər Naxçıvana birbaşa çıxışla möhkəmlənir və Bakı Cənubi Asiya ilə türk dünyasını birləşdirən TransQafqaz mərkəzinə çevrilir. Türkiyə "bir millət - iki dövlət" prinsipinə əsaslanaraq logistik və müdafiə əlaqələrini genişləndirir, Pakistan isə Qvadar limanı vasitəsilə həm Dəniz İpək yolu, həm də quru Orta dəhliz üzrə ikiqat tranzit platformasına çevrilir.

Ümumilikdə, avqust ayında imzalanmış sazişdən sonra üçtərəfli ticarət dövriyyəsində 25 faiz artım müşahidə olunur. Bu əməkdaşlıq hərbi qarşıdurma deyil, iqtisadi qarşılıqlı asılılıq vasitəsilə regional sabitliyə töhfə verir və potensial gərginlik nöqtələrini, o cümlədən Xəzər bölgəsindəki mübahisələri azalda bilər. Bununla yanaşı, TRIPP və Çin CPEC sərmayələrinin kəsişməsi balanslaşdırılmış yanaşma tələb edir ki, Pekinlə iqtisadi protokolların uyğunlaşdırılması zərurəti ortaya çıxmasın.