



Regional sosial-iqtisadi inkişafa təkan verən layihə

"Zəngəzur dəhlizinə gəlincə, bu arteriya sözsüz ki, bir çox ölkələri birləşdirəcək. Biz isə daşımaların bu dəmir yolu və ya avtomobil yolu ilə həyata keçirilməsinin zəruriliyindən 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. Gürcüstandan keçməklə Azərbaycanı Türkiyə ilə birləşdirən dəmir yolu xətti çəkilib. Müasir infrastrukturun qurulması nəticəsində Azərbaycan ərazisindən tranzit daşımaların həcmi artır. Həmçinin rəqəmsallaşma prosesi gedir, gömrük inzibatçılığı sadələşdirilir. Bu, həm də regionumuzda baş verən geosiyasi dəyişikliklər, digər tranzit marşrutların problemli hala gəldiyi bir vaxtda baş verir". Bu fikirləri Prezident İlham Əliyev III Şuşa Qlobal Media Forumunun iştirakçıları ilə görüşü zamanı bildirib. Ölkə başçısı qeyd edib ki, Zəngəzur dəhlizinin potensialı ilkin mərhələdə 15 milyon ton yük səviyyəsində qiymətləndirilir.

(davamı 7-ci səhifədə)

HADİSƏLƏR
KONTEKSTİNDƏRegional
sosial-iqtisadi
inkişafa təkan
verən layihə

(əvvəli 1-ci səhifədə)

Müasir dövrdə dövlətlərin iqtisadi inkişaf trayektoriyasını müəyyən edən əsas amillərdən biri beynəlxalq yükdaşımanın səmərəli təşkili, nəqliyyat dəhlizlərinin qurulması və genişləndirilməsidir. Qlobal dəyər zəncirlərinin getdikcə daha da şaxələndiyi və ticarət marşrutlarının təhlükəsizlik, vaxt və xərc amilləri əsasında yenidən dizayn edildiyi bir şəraitdə tranzit ölkələr strateji əhəmiyyət qazanır. Bu kontekstdə coğrafi mövqeyi və məqsədyönlü siyasəti ölkəmizi nəqliyyat və logistika mərkəzinə çevirməkdir. Azərbaycan, Şərq-Qərb və Şimal-Cənub ticarət yollarının kəsişməsində yerləşməklə regionda nəqliyyat-tranzit sahəsində aparıcı oyunçulardan biridir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft və Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəmərləri kimi transmilli layihələr Azərbayca-



na iqtisadi dividendlər qazandırmqla yanaşı, siyasi çəkisini də artırır. Bu layihələr enerji resurslarının daşınması, Avrasiya məkanında geosiyasi sabitliyin təmin olunmasında da mühüm rol oynayır. Hazırda iştirak etdiyi Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi də ölkəmizin tranzit potensialını genişləndirən əsas arteriyalardan biri kimi çıxış edir. İran, Rusiya, Hindistan və Avropa bazarlarını birləşdirən dəhliz vasitəsilə yüklərin daşınması həm daha qısa zaman, həm də daha az xərc tələb edir. Bu, Azərbaycanı regionda alternativsiz logistik mərkəz kimi möhkəmləndirir.

44 günlük Vətən müharibəsində Azərbaycanın ərazi bütövlüyünün bərpası regionda yeni realiaqlar formalaşdırdı. Qarabağ

və Şərqi Zəngəzurun azad edilməsi iqtisadi kommunikasiya və nəqliyyat baxımından ölkəyə yeni imkanlar açdı. Bu yeni realiğin başlıca komponentlərindən biri də Zəngəzur dəhlizidir. Zəngəzur dəhlizi Azərbaycanın əsas hissəsini Naxçıvan Muxtar Respublikası və oradan da Türkiyə və digər regional tərəfdaşlarla birləşdirən, eyni zamanda Mərkəzi Asiya dövlətlərinin yükdaşıma imkanlarını genişləndirən mühüm infrastruktur layihədir. Prezident İlham Əliyevin vurğuladığı kimi Mərkəzi Asiyadan Avropaya və əks istiqamətdə yükdaşımanın effektiv təşkilində Zəngəzur dəhlizi alternativsiz marşrut ola bilər. Bu yolun Xəzər dənizi üzərindən keçərək Türkiyəyə, oradan da Avropa bazarlarına çıxışı təmin etməsi iqtisadi cəhətdən

böyük üstünlüklər vəd edir. Dəhlizin əsas üstünlüklərindən biri vaxt və məsafə baxımından rəqəbətqabiliyyətli olmasıdır. Əlavə olaraq, marşrut üzrə iştirakçı ölkələrlə müştərək tarif siyasətinin formalaşdırılması iqtisadi səmərəliliyi daha da artıracaq. Bu, yalnız Azərbaycanın deyil, bütün regionun tranzit potensialının artmasına və beynəlxalq yükdaşımanın şaxələndirilməsinə xidmət edəcək.

Zəngəzur dəhlizinin reallaşması geosiyasi baxımdan da əhəmiyyətlidir. Dəhlizin açılması Ermənistan üçün də yeni iqtisadi inteqrasiya imkanları yaratsa da, bu prosese qarşı çıxan qüvvələr də mövcuddur. Ermənistan daxilində və onun bəzi beynəlxalq havadarları tərəfindən göstərilən müqavimət bölgədə Azərbayca-

nın artan iqtisadi-siyasi roluna qarşı yönəlmişdir. Buna baxmayaraq, Azərbaycanın strateji baxışa əsaslanan mövqeyi və tərəfdaşlarla formalaşdırdığı regional əməkdaşlıq modeli göstərir ki, layihənin gerçəkləşməsi yalnız zaman məsələsidir. BMT-nin və digər beynəlxalq qurumların nəqliyyatla bağlı tövsiyələri də bölgədə alternativ və dayanıqlı marşrutların yaradılmasını təşviq edir. Bu baxımdan, Zəngəzur dəhlizi müasir beynəlxalq ticarət sisteminin tələblərinə cavab verən bir layihə kimi çıxış edir.

Beynəlxalq ekspertlərin proqnozlarına görə, qarşıdakı on il ərzində Avropa ilə Asiya arasındakı ticarət dövriyyəsinin həcmi 200 milyard dollara çatacaq. Bu, həm də geoiqtisadi sistemin yeni mərhələyə qədəm qoymasından

xəbər verir. Belə bir şəraitdə nəhəng ticarət axınının idarə olunması, daşınma yollarının səmərəli və təhlükəsiz təşkilini tələb edir. Məhz bu kontekstdə Zəngəzur dəhlizi alternativsiz və strateji arteriya kimi ön plana çıxır. Əgər bu ticarət dövriyyəsinin cəmi 10 faizi, yəni təxminən 20 milyard dollarlıq yük Zəngəzur dəhlizi vasitəsilə daşınarsa, Azərbaycan ildə 3 milyard dollardan artıq tranzit gəliri əldə edə bilər. Bu, ölkənin qeyri-neft sektorunun gəlirlərini artırmaq və iqtisadi şaxələnməni gücləndirmək baxımından mühüm göstəricidir. Əgər dəhlizin infrastruktur imkanları genişləndirilərsə və Mərkəzi Asiya respublikalarına əlavə olaraq Çin və digər Asiya ölkələri də marşrutdan istifadə edərsə, tranzit gəlirləri 5 milyard dolları

da keçə bilər. Zəngəzur dəhlizi logistik baxımdan üstündür. Marşrutla daşınan yüklər mənzil başına daha qısa zamanda çatdırıla bilər. Sürətli, təhlükəsiz və daha sərfəli logistika sistemlərinin global ticarətdə əhəmiyyəti artır və bu baxımdan Zəngəzur dəhlizi global tələblərə cavab verən marşrut kimi fərqlənir. Dəhliz Azərbaycanın əsas ərazisini Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə birləşdirməklə bərabər, Türkiyə və Avropa ilə də nəqliyyat bağlantısı yaradır. Bu isə Azərbaycanın geosiyasi və geoiqtisadi əhatəsini genişləndirir. Çin və Mərkəzi Asiyadan yola çıxan yüklərin Zəngəzur dəhlizi ilə Türkiyə və Avropaya, əks istiqamətdə isə Asiyaya daşınması yeni ticarət coğrafiyasını formalaşdıracaq. Zəngəzur dəhlizinin reallaşması yalnız dövlətin büdcəsinə tranzit gəliri qazandırmaqla bitmir. Yol boyunca infrastrukturun texniki xidmət

mərkəzləri, anbarlar, mehmanxanalar, logistika terminaları və iaşə obyektlərinin yaradılması regionda minlərlə yeni iş yerinin açılmasına səbəb olacaq. Bu isə həmin ərazilərdə əhalinin sosial rifahının yüksəlməsinə, urbanizasiya prosesinin sürətlənməsinə və regionun iqtisadi canlanmasına gətirib çıxara- cacaq. Zəngəzur dəhlizindən istifadə edən dövlətlər və transmilli şirkətlər regionun sabitliyində və təhlükəsizliyində birbaşa maraqlı olacaqlar. Bu isə regional əməkdaşlıq mexanizmlərinin dərinləşməsi və siyasi risklərin azalması deməkdir.

Xatırladaq ki, 2020-ci il noyabrın 10-da imzalanmış üçtərəfli Bəyanatda Azərbaycanın əsas ərazisi ilə onun ayrılmaz hissəsi olan Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında nəqliyyat əlaqəsinin qurulması konkret öhdəlik kimi yer alır. Lakin bu müddəanın icrası istiqamətində artıq beş ildən çox vaxt keçməsinə baxmayaraq, Ermənistan tərəfindən ciddi irəliləyiş müşahidə olunmur. Rəsmi İrəvan üzərinə götürdüyü öhdəliyi yerinə yetirmək əvəzinə, məsələnin əsl mahiyyətindən yayınmaq üçün manipulyativ davranış sərgiləyir. Ermə-

nistanın qeyri-konstruktiv mövqeyi təkcə imzaladığı razılaşmanın pozulması deyil, həm də bölgənin inkişaf perspektivlərinə vurulan zərbədir. İrəvan müxtəlif bəhanələr gətirərək realiaqla heç bir əlaqəsi olmayan layihələr irəli sürür. Onlardan ən məşhuru və bir o qədər də əsassız "Sülh kəsişməsi" adlandırılan layihədir. Bu konsepsiya rəsmi İrəvan tərəfindən demək olar ki, bütün beynəlxalq platformalarda təbliğ edilir. Lakin fakt budur ki, layihənin Azərbaycansız heç bir geoiqtisadi dəyəri yoxdur. Ermənistanın "Sülh kəsişməsi" adlandırdığı təşəbbüs Zəngəzur dəhlizinə alternativ kimi təqdim olunur. Lakin layihə nə iqtisadi əsaslandırılma- ya, nə də regional razılaşmalara söykənir. Əgər regional logistik sistemdə Azərbaycan iştirak etmirsə, bu təşəbbüslərin real dəyəri "iki qəpiklik" deyil. Çünki regionun geoiqtisadi infrastrukturunu Azərbaycansız qeyri-mümkündür və bunu bütün beynəlxalq aktorlar anlayır.

Ermənistan isə bu cür dırnaqarası layihələri gündəmə gətirməklə, bir tərəfdən Zəngəzur dəhlizindən yayınmaq, digər tərəfdən isə beynəlxalq ictimaiyyəti çaşdırmaq məqsədi güdür. Lakin real nəticə ondan ibarətdir ki, rəsmi İrəvan bu siyasəti ilə nəinki region ölkələrinin, hətta Avropa və Asianın əsas iqtisadi güclərinin də maraqlarına zidd mövqə tutur. Bu isə Ermənistanın özünü daha da təcrid olunmuş vəziyyətə salmasına gətirib çıxarır. Zəngəzur dəhlizinin açılması regionun tranzit və iqtisadi potensialının açılması deməkdir. Ermənistan bu dəhlizə qarşı çıxmaqla öz iqtisadi inkişafını da engəlləyir. Halbuki bu marşrut vasitəsilə həyata keçiriləcək tranzit əməliyyatları Ermənistan iqtisadiyyatına da müəyyən dividendlər gətirə bilər. Lakin İrəvan bu perspektivləri qurban verərək siyasi avantüraları üstün tutur. Bu yanaşma Ermənistana yalnız iqtisadi deyil, diplomatik baxımdan da baha başa gəlir. Regionda iqtisadi əməkdaşlıq formatlarının möhkəmləndiyi, Şərq-Qərb və Şimal-Cənub dəhlizlərinin bir-biri ilə inteqrasiya olunduğu dövrdə Ermənistanın özünü bu proseslərdən təcrid etməsi "siyasi intihardan" başqa bir şey deyil.

Nəzrin ELDARQIZI,
"Respublika".