



TƏHLİL

ZƏNGƏZUR KORİDORUNUN AÇILMASININ REGIONAL NƏQLİYYAT-KOMMUNİKASIYA XƏTLƏRİNƏ TƏSİRİ

44 Günlük Müharibənin bitməsi ilə nəticələnən 2020-ci ilin noyabrın 10-da Azərbaycan, Rusiya Prezidentləri və Ermənistanın Baş Naziri arasında imzalanmış üçtərəfli bəyanatın əsas məqsədlərindən biri də regionda Ermənistan işğalı nəticəsində bağlanmış olan bütün nəqliyyat-kommunikasiya bağlantılarının açılmasıdır. Bəyanatın 9-cu maddəsi də məhz bu məqsədin həyata keçirilməsinə xidmət edir. Bu maddədə diqqəti cəlb edən əsas məqam isə Azərbaycanla Naxçıvan Muxtar Respublikası (MR) arasında birbaşa quru bağlantısını təmin edəcək koridorun, yəni Zəngəzur Koridorunun açılmasıdır. Bəyanatda Zəngəzur adı çəkilməsə də nəzərdə tutulan koridor tarixi Azərbaycan torpaqları olan Zəngəzurdan keçdiyi üçün belə adlandırılır. Bu koridorun uzunluğu çox olmasa da və dünya xəritəsi üçün kiçik bir ərazini əhatə etsə də onun geo-siyasi əhəmiyyəti böyükdür və on illiklər boyu regionda formalaşmış nəqliyyat-kommunikasiya arxitekturasına əsaslı şəkildə təsir təsir etmək imkanına malikdir. Hesabatın da əsas məqsədi bu koridorun açılmasının region ölkələri və regionda marağı olan digər güclər üçün yaratdığı və ya əldən çıxartdığı imkanları müəyyən etmək və bu kontekstdə koridorun mövcud regional nəqliyyat-kommunikasiya xətlərinə təsirini müəyyən etməkdir.

Hətta Azərbaycan və Ermənistan arasında münaqişənin davam etdiyi vaxtda da xarici medyada Zəngəzur koridorunun əhəmiyyəti haqqında yazılara rast gəlmək mümkündür. Belə yazıların birində (2012-ci il, Stratfor)¹ qeyd edilir ki, “Zəngəzur koridorunu kim idarə edirsə o öz gücünü Türkiyənin təsiri altında olan Anadoluya, Rusiyanın təsiri altında olan Qafqaza və birbaşa əzəli Fars torpaqlarına proyeksiya edə bilər”. O da əlavə edilir ki, unudulmuş kimi görünən bu kiçik ərazi Türklər və Ruslar bu

¹<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache%3AdhTJf9lvzssJ%3Ahttps%3A%2F%2Fworldview.stratfor.com%2Farticle%2Fcaucasus-zangezur-corridor%20&cd=1&hl=ru&ct=clnk&gl=lt&fbclid=IwAR2diiB3E-ZVAZYAMbPJJo24csiP5Of1A9Hcfl1ZM6Kn-OJj6ApaO1c7vVo>

ərazilərə gəlməmişdən çox əvvəl regional rəqabətin mərkəzi olmuşdur. Zəngəzurun ərazisi münbit torpaqlara və zəngin su ehtiyatlarına malik olsa da onu daha çox əhəmiyyətli edən nəqliyyat koridoru kimi oynadığı roldur. Daha geniş götürdükdə Zəngəzur Kiçik Qafqaz Dağları, Anadolu Yüksəkliklərinin və Zaqros Dağlarının birləşdiyi ərazidə yerləşir. Bu ərazi üç böyük dağlıq ərazinin arasından keçdiyindən nəqliyyat yollarının salınması baxımından tarixən böyük əhəmiyyətə malik olmuşdur. Qeyd etdiyimiz yazıda eyni zamanda vurğulanırdı ki, Türkiyə, İran və Rusiya Zəngəzur koridoruna son illərdə diqqət yetirməsələr də onlar bu məsələnin üzərinə qayıdacaqdır. Türkiyənin və İranın regionda təsirinin artması fonunda Zəngəzur koridoru bu ölkələr üçün böyük əhəmiyyət daşıyır. Rusiyanın Zəngəzurda mövcudluğu isə onun demoqrafik problemləri ilə əlaqələndirilirdi və qeyd edilirdi ki, Rusiya yalnız həmin ərazilərdə kifayət qədər hərbi kontingent saxlaya bildiyi halda təsir gücünə malik ola bilər və demoqrafik vəziyyətin pisləşməsi fonunda 2020-ci ilə qədər Rusiya bu təsirini itirə bilər.

Göründüyü kimi istər tarixi baxımdan, istərsə də dəyişən geosiyasi proseslər baxımından Zəngəzur koridorunun əhəmiyyəti yüksək qiymətləndirilirdi. Koridordan istifadə imkanlarını azaldan əsas maneə isə sözsüz ki, Ermənistanın işğalçılıq siyasəti idi və “44 Günlük Müharibə” nəticəsində bu siyasətə son qoyuldu. Ona görə də Zəngəzur Koridorunun açılması məsələsi Azərbaycan tərəfindən gündəmə gətirildi və üçtərəfli bəyanata daxil edildi. Artıq uzun illər boyu Zəngəzur Koridorunun bağlı olması ilə əlaqədar tirilmiş imkanlardan bütün region ölkələrinin istifadəsi üçün imkan yarandı. Koridorun açılması regionda yerləşən bütün ölkələrə, onların nəqliyyat siyasətinə və ümumilikdə regionun nəqliyyat arxitekturasına əsaslı şəkildə təsir edəcəkdir. Ona görə də koridorun açılmasının regionda istər geo-siyasi, istərsə də nəqliyyat nöqtəyi-nəzərindən yaratdığı yeni reallıqları anlamaq üçün koridorun regionda yerləşən ölkələrin hər birinə hansı formada təsir etdiyini müəyyən etmək faydalı olar. Nəticədə, koridorun açılmasının yaratdığı ümumi mənzərə tam aydın olar. Ona görə də koridorun regionda yerləşən ayrı-ayrı ölkələrə təsir imkanlarını nəzərdən keçirək.

Ermənistan

Zəngəzur koridorunun açılması regionun digər ölkələri kimi Ermənistan üçün də faydalı olacaqdır. İlk növbədə koridorun açılması Ermənistana illər boyu mövcud olan blokadadan azad olmaq imkanı yaradır. Türkiyə və Azərbaycan ilə sərhədlərin bağlı olması Ermənistana özünün əsas iqtisadi tərəfdaşı olan Rusiyaya təhlükəsiz və davamlı şəkildə fəaliyyət göstərən quru yolu əldə etməyə imkan vermirdi. Ermənistan-Azərbaycan münaqişəsi başladıqdan sonra Ermənistandan Rusiyaya və ya əks istiqamətdə hərəkətə imkan verən heç bir dəmiryolu fəaliyyət göstərməmişdir. Mövcud olan yeganə quru yolu Gürcüstan ərazisindən keçən Yuxarı Lars yolu olmuşdur. Bu yol isə coğrafi baxımdan çətin relyefi olan

ərazidən keçdiyindən və pis hava şəraitində bağlanmalı olduğundan Ermənistandan Rusiyaya və əksinə daşınmaların həyata keçirilməsində fasiləllərin yaranmasına səbəb olurdu. Eyni zamanda Gürcüstan ilə Rusiya arasında olan siyasi narazılıqlar da bəzi hallarda bu yolun bağlanmasına səbəb olurdu. Gürcüstandan keçən və Ermənistan ilə Rusiyanı quru yolu ilə bağlamaq imkanına malik olan digər yol isə Abxaziyadan keçən dəmir yoludur ki, bu yol da Abxaziya ilə əlaqədar Rusiya ilə Gürcüstan arasında mövcud olan siyasi qarşıdurma səbəbindən bağlıdır. Sovet dövründə isə Ermənistan və Rusiya arasında yükdaşımalar əsasən Ermənistan ərazisində Dilican və Karnasaradan (İcevan), daha sonra Azərbaycanın Qazax rayonundan keçərək Rusiyaya gedən dəmiryolu vasitəsilə həyata keçirilirdi. Bu yol da münaqişə səbəbindən bağlanmışdır. Bunlarla yanaşı onu da qeyd etmək lazımdır ki, Ermənistanın işğalçılıq siyasəti eyni zamanda onun İran ilə olan dəmiryolu əlaqəsinin də kəsilməsinə səbəb olmuşdur. Birinci Qarabağ Müharibəsi başladıqdan sonra Ermənistandan İrana gedən və Naxçıvandan keçən dəmiryolu da bağlanmışdır. İstifadə edilən avtomobil yolu isə dağlıq ərazidən keçdiyindən və təmirə ehtiyacı olduğundan yükdaşımalar üçün o qədər də səmərəli olmamışdır. Münaqişənin davam etdiyi dövrdə Ermənistanın Meqri bölgəsindən keçən və İrana gedən dəmiryolunun tikintisi planlaşdırılsa da bu yolun tikintisi baş tutmamışdır. Bu həm yolun keçəcəyi ərazilərin relyefinin dağlıq olması, həm də tikinti xərclərinin böyük olması ilə əlaqədar olmuşdur. Həmin yolun tikilməsi xərclərinin 3.5-5 milyard ABŞ dolları arasında olduğu müəyyən edilmişdi. Ermənistan isə bu qədər vəsaiti xərcləmək iqtidarında olmadığından və layihəyə xarici maliyyə vəsaitləri cəlb edə bilmədiyindən yolun çəkilişi baş tutmamışdır. İranla dəmiryolunun bərpası həm də Ermənistanın Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizində iştirak etməsinə imkan yaradır. Bu yol vasitəsilə Ermənistan həm də dəhlizin istiqamətini dəyişərək onun Azərbaycandan keçməsinin qarşısını almağa çalışır. Ona görə də İranla dəmiryolunun açılmasında Ermənistan çox maraqlıdır.

Göründüyü kimi Ermənistan-Azərbaycan münaqişəsi başladıqdan sonra Ermənistan ilə əsas iqtisadi tərəfdaşı olan Rusiya və eyni zamanda İran arasında mövcud olan əsas quru yollarının bağlanması nəticəsində Ermənistanın blokadası dərinləşmiş və Ermənilər yalnız çox da etibarlı olmayan Yuxarı Lars yolundan və İrana gedən təmirsiz avtomobil yollarından istifadə etmək məcburiyyətində qalmışdır. Ona görə də Zəngəzur koridorunun açılması Ermənistanın blokadadan azad olmasına, və Rusiyaya, İrana, eyni zamanda üzvü olduğu Avrasiya İqtisadi Birliyinin bazarlarına quru yolu ilə çıxmaq imkanını əldə etməsinə səbəb olacaqdır. 10 Noyabr bəyanatı əsasən regional ölkələr arasında əvvəl mövcud olan yolların bərpasına səbəb olsa da bu nəqliyyat arxitekturasının dəyişməsinə səbəb olacaqdır. Ona görə ki, bu yollar 30 ilə yaxın müddət ərzində bağlanmışdır və bu dövrdə regionla bağlı həyata keçirilən nəqliyyat siyasəti və regional nəqliyyat layihələri bu yolları nəzərə almadan həyata keçirilmişdi.

Zəngəzur koridorunun açılmasının yaratdığı üstünlüklərə baxmayaraq Ermənistanda bu yolun açılması birmənalı qarşılanmamışdır. Belə ki, bir çox Erməni mütəxəssislər və siyasətçilər bu yolun Ermənistanın strateji maraqlarına xidmət etməməsi, geo-siyasi risklər yaratması və onun suverenliyinin itirilməsi anlamına gəldiyini qeyd edirlər. Bununla bağlı Ermənistanda müxtəlif fikirlər səsləndirilir. Səsləndirilən əsas fikirlərdən biri ondan ibarətdir ki, üçtərəfli bəyanatda regionda münaqişəyə görə bağlanmış bütün nəqliyyat yollarının açılması nəzərdə tutulsa da yalnız Azərbaycanla Naxçıvanı birləşdirən koridorun adı çəkilir. Yəni əsas diqqət bu yolun açılmasına yönəldilib. Ona görə də müzakirə edilən nəqliyyat yolları arasında yaxın gələcəkdə reallığa çevrilə biləcək yeganə layihə məhz Zəngəzur koridorudur. Onların fikrincə Ermənistan üçün daha faydalı olan digər yolların açılmaması şəraitində Ermənistan üçün Zəngəzur koridorunun açılması iqtisadi faydadən daha çox geo-siyasi risklər formalaşdıracaqdır.

Səsləndirilən digər arqument isə ondan ibarətdir ki, Zəngəzur koridoru vasitəsilə yüklərin Ermənistandan Rusiyaya daşınması daşınma məsafəsinin həddindən çox uzanması deməkdir. Ermənistandan Rusiyaya yük daşımaq üçün ən səmərəli yol əvvəllər istifadə edilən Karnasara (İcevan)-Qazax yoludur. Bu yolun işə düşməsi üçün Ermənistan ərazisində yerləşən qısa hissənin təmir edilməsinə ehtiyac vardır. Ermənilər hesab edir ki, əgər Azərbaycan bu yolun açılmasına razılıq versə və Ermənistan da öz ərazisində olan hissəni təmir etməyə vəsait tapsa belə bu yoldan keçəcək yüklərin və sərnişinlərin təhlükəsizliyinin Azərbaycan tərəfindən hansı səviyyədə təmin ediləcəyi məlum deyil. Üçtərəfli bəyanata əsasən Zəngəzur koridorunda hərəkətin təhlükəsizliyinə Rusiyanın Federal Təhlükəsizlik Xidmətinin sərhəd xidməti cavabdeh olacaqdır. Əgər Karnasara (İcevan)-Qazax yolu açılsa o zaman bu yolun təhlükəsizliyi də eyni formada təmin edilməlidir. Əks halda bizimlə müharibədə olan ölkənin ərazisindən biz təhlükəsiz formada istifadə edə bilməyəcəyik. O da vurğulanır ki, müharibə sonrası tərəflər arasında sülh müqaviləsi imzalanmayıb və hərbi münaqişənin yəndən aktivləşməsi ehtimalları vardır.

Ermənistan tərəfindən səsləndirilən digər fikir isə ondan ibarətdir ki, Zəngəzur koridorunun açılması nəticəsində Ermənistan koridorun keçdiyi ərazidə öz suverenliyini itirəcəkdir. Üçtərəfli bəyanata əsasən koridora nəzarət Rusiya tərəfindən qeyri-müəyyən vaxta qədər həyata keçiriləcəkdir. Ona görə də Ermənistan hökuməti əmin olmalıdır ki, müəyyən müddət keçdikdən sonra koridor üzərində nəzarət Ermənistanın özünə həvalə ediləcəkdir. Digər tərəfdən Ermənistanın milli maraqları üçün təhdid yarandıqda Ermənistan bu yolu bağlamaq hüququna malik olmalıdır. Ancaq, Üçtərəfli Bəyanatda Ermənistana bu haqq verilmir. Əgər Ermənistan öz suverenliyini itirəcəksə və koridorun keçdiyi ərazidə öz milli maraqlarını qoruya bilməyəcəksə o zaman koridorun açılmasına icazə verməməlidir.

Qeyd edilən fikirləri nəzərə alaraq deyə bilərik ki, ümumilikdə Ermənistan tərəfi hesab edir ki, Zəngəzur

koridorunun Ermənistan üçün geo-siyasi riskləri iqtisadi üstünlüklərindən dəfələrlə çoxdur və buna görə də Ermənistan hökuməti bu koridorun açılmasını gecikdirməli və qarşısını almalıdır. Koridorun açılmasına Ermənistan o zaman razı olmalıdır ki, Ermənistan üçün faydalı olan digər yollar da açılsın və həmin yolların da təhlükəsizlik Zəngəzur Koridorunda olduğu kimi təmin edilsin. Lakin, bəyanat artıq imzalanmışdır və Rusiya da tərəflərdən biri kimi çıxış edir. Ona görə də Ermənistan bəyanatı icra etməyə məcburdur. Əgər Ermənistan koridorun açılması şərtini yerinə yetirməsə o zaman Azərbaycan hərbi əməliyyatları bərpa etmək hüququna malik olacaqdır. Növbəti hərbi qarşıdurma isə məğlub olan ölkə kimi Ermənistana daha baha başa gələ bilər. Həm də bu koridor açılmasa o zaman Azərbaycan digər yolların açılmasına da imkan verməyəcəkdir ki, bu da Ermənistanın iqtisadi blokadasının davam etməsi deməkdir. Bu da iqtisadi baxımdan Ermənistan üçün sərfəli deyildir. Digər tərəfdən isə Ermənistanın bu cəhdi yenidən regionda əməkdaşlığa qarşı yönəlmiş bir addım olacaqdır ki, bu da region ölkələrinin əksəriyyətinin maraqlarına xidmət etmir. Əksinə koridorun açılması regionda olan ölkələrin marağına xidmət edir və bu ölkələr yolun açılması üçün Ermənistana təzyiq göstərəcəkdir (Xüsusilə də Rusiya). Ona görə də təkcə hüquqi baxımdan deyil, eyni zamanda geo-siyasi təzyiqlər baxımından da Ermənistanın koridoru açmaqdan başqa yolu yoxdur. Onu da qeyd etmək yerinə düşər ki, Ermənistanın koridora görə suverenliyini itirməsi və rusların nəzarətinə keçməsi qorxuları təəcüb doğurur. Ona görə ki, hazırda da Ermənistanın Türkiyə və İran ilə sərhədlərini rus hərbiçiləri qoruyur və Ermənistanın dəmiryolu sistemi, qaz paylayıcı şirkəti və digər əsas iqtisadi sahələri rus şirkətləri tərəfindən idarə edilir. Belə olan halda rusa görə Ermənilərin suverenlik məsələsini qaldırması əsassızdır və koridorun açılmamasını istəyən qüvvələr üçün bəhanədir. Əgər koridor açılsa və uğurlu şəkildə fəaliyyət göstərərsə o zaman digər yolların da açılması prosesi başlayacaqdır ki, bu da Ermənistanın özü üçün faydalı olacaqdır. Ona görə də Ermənistanın bu koridoru açmaqdan başqa yolu yoxdur və koridorun reallaşması bütün regional ölkələrə, o cümlədən Ermənistana uzun müddətli perspektivdə iqtisadi dividendlər qazandıracaqdır. Görünən odur ki, Ermənistan hökuməti özü də yolun açılmasında maraqlıdır və ya buna məcbur olduqlarını başa düşürlər. Sadəcə əhali tərəfindən hakimiyyətə qarşı böyük narazılığın yaranacağından qorxaraq bu məsələdə ehtiyatla davranırlar. Koridora qarşı səsləndirilən fikirlər isə əsasən milliyətçi ermənilər tərəfindən irəli sürülür, hansı ki xalqın böyük bir kəsimi tərəfindən də dəstəklənir. Bu həm də müxalifət üçün hazırkı hakimiyyətə təsir vasitəsinə çevrilmişdir. Ona görə də siyasi vəziyyət sabitləşdikcə və koridorun və digər yolların açılmasının faydası hiss olunduqca ermənilər bununla barışacaqdır.

Gürcüstan

Zəngəzur Koridorunun açılması məsələsi Gürcüstanda da birmənalı şəkildə qarşılanmamışdır. Bir qrup koridorun açılmasının regionda əməkdaşlıq imkanlarını artıracağından Gürcüstana da fayda verəcəyini fikrindədir. Onların fikrincə regionun ümumi inkişafı bütün regional ölkələr üçün faydalı olacaqdır. Lakin, bu fikri dəstəkləyənlər azdır. Gürcüstanda daha populyar olan fikir isə ondan ibarətdir ki, koridorun açılması ilə Gürcüstanın regional nəqliyyat daşımalarında vasitəçi kimi mövqeyi zəifləyəcəkdir. Bildiyimiz kimi son onilliklərdə Azərbaycanın enerji resurlarının və digər məhsullarının quru yolu vasitəsilə Türkiyəyə və Avropaya daşınmasında Gürcüstan vasitəçi kimi çıxış etmişdir. Ermənistanın işğalçı siyasətinə görə Azərbaycan istər Türkiyəyə, istərsə də Qara Dənizə çıxış əldə etmək üçün Gürcüstan ərazisindən istifadə etmək məcburiyyətində qalmışdır. Bu isə Gürcüstanın iqtisadi baxımdan fayda əldə etməsinə, onun regionda mövqeyinin möhkəmlənməsinə və Cənubi Qafqazdan keçən beynəlxalq nəqliyyat yolları çərçivəsində əsas oyunçulardan birinə çevrilməsinə imkan yaratmışdır. Zəngəzur Koridorunun açılması isə Gürcüstanın bu mövqeyinə mənfi təsir edəcəkdir. Xüsusilə də Bakı-Tbilisi-Kars dəmiryolunun əhəmiyyətinin azalacağı vurğulanır və Gürcü ekspertlərin fikrincə Zəngəzur Koridoru bu yol üçün güclü rəqibə çevriləcəkdir. Bu faktlar həm də onu göstərir ki, Ermənistan-Azərbaycan münaqişəsi ötən 30 il ərzində Gürcüstanın maraqlarına xidmət etmiş və münaqişə tərəflərinin nəqliyyat baxımından Gürcüstandan asılı olması onun geo-siyasi mövqeyini daha da möhkəmləndirmişdir. Böyük iqtisadi resurslara malik olmayan və regionda böyük təsirə malik olan Rusiya ilə siyasi problemlər yaşayan bir ölkə kimi Gürcüstana münaqişənin davam etməsi sərf edirdi. Lakin, 44 Günlük Müharibənin regionda yaratdığı yeni reallıqlar və xüsusilə də Zəngəzur Koridorunun açılması Gürcüstanın geo-siyasi mövqeyinə əhəmiyyətli sürətdə təsir etməkdədir.

Bu çərçivədə Gürcüstanı ən çox narahat edən məsələlərdən biri də ondan ibarətdir ki, yeni geo-siyasi vəziyyətdə Rusiyanın ona təsir etmək və özündən asılı salmaq imkanları daha da artacaqdır. Belə ki, bir sıra Gürcüstanlı ekspertlərin və siyasətçilərin fikrincə 44 Günlük Müharibədən sonra Rusiyanın regionda mövqeyi daha da güclənmişdir və Zəngəzur Koridoruna da birbaşa olaraq Ruslar nəzarət edəcəkdir. Onların fikrincə Gürcüstan vasitəsilə həyata keçirilən yükdaşımaları Zəngəzur Koridruna yönəldiləcəkdir və rusların nəzarəti altında daşınacaqdır. Bu da Gürcüstanın Rusiyaya siyasi baxımdan təsir etmək imkanlarını azaldacaqdır. İndiyə qədər Rusiya Ermənistan ilə quru əlaqəsi qurmaq üçün Gürcüstandan asılı idi. Gürcüstandan keçən quru yollarının davamlı şəkildə işləməsinə və fasilələrlə işləməsinə baxmayaraq istifadə edilən əsas quru yolu kimi qalırdı. Regionda bütün kommunikasayaların açılması isə Rusiyanın Gürcüstandan olan bu asılılığını aradan qaldıracaqdır.

Zəngəzur Koridorunun açılmasının Abxaziyadan keçən dəmiryoluna təsiri gəldikdə isə burada iki

məsələn qeyd etmək olar. İlk olaraq onu da qeyd etmək lazımdır ki, Zəngəzur Koridoru vasitəsilə Rusiya Abxaziyadan keçən dəmiryoluna alternativ yol əldə edəcəkdir və nəticədə bu yol açılmasa belə Rusiya Ermənistan ilə quru əlaqəsi qura biləcəkdir. Bu isə Gürcüstanın regionda mövqeyini zəiflədəcəkdir. Digər tərəfdən Rusiya və İran İran-Ermənistan-Gürcüstan-Rusiya nəqliyyat yolunun açılmasında maraqlıdır. Bunun üçün isə Abxaziyadan keçən dəmiryolu açılmalıdır. Ona görə də gələcəkdə Rusiya Abxaziya yolunun açılması üçün Gürcüstan üzərində təzyiqlərini artırma bilər. Gürcüstana belə təzyiqlər əvvəllər olsa da Rusiya ondan asılı olduğu üçün Gürcüstan bu təzyiqlərə dözmə bilirdi. Yeni realıqda isə Gürcüstanın nəqliyyat vasitəçisi kimi mövqeyinin zəifləməsi onun Abxaziya yolunun açılmasına maraqlı edəcəkdir. Əslində uzun illər idi ki, Gürcüstanda hakimiyyətin əsas qüvvələri bu yolun açılması üçün çalışırdı. Lakin, xalqın böyük etirazı bu yolun açılmasına imkan vermirdi. Yeni realıqda isə mövqeyi zəifləmiş Gürcüstan hökuməti daha çətin vəziyyətə düşəcəkdir. Bir tərəfdən öz geo-siyasi mövqeyini itirməmək üçün Abxaziya yolunun hər hansı bir formada açılmasında maraqlı olacaqdır, digər tərəfdən xalqın etirazı ilə qarşılaşacaqdır.

Gürcüstanda belə narahatlıqların yaranması başa düşüləndir. Lakin, Zəngəzur Koridorunun açılması heç də Gürcüstandan keçən yolların kənara atılması məqsədi daşımır və əksinə regionda əməkdaşlığın daha genişlənməsinə xidmət edir. Bundan başqa Azərbaycan və Türkiyə uzun illər vəsait yatırdığı və zaman sərf etdiyi layihələri kənarda qoymaq fikrində deyil. Həm də bu yollar asanlıqla əvəz edilə bilməz. Zəngəzur Koridoru regionda mövcud olan əsas nəqliyyat yollarına rəqib kimi deyil, əksinə tamamlayıcı yol kimi çıxış edəcəkdir. Gələcəkdə koridor açıldıqdan sonra daşınan yüklərin daşındığı məntəqənin yerləşdiyi ərazidən və daşınmanın səmərəliliyindən asılı olaraq həm ənənəvi yollar, həm də koridordan istifadə ediləcəkdir. Digər tərəfdən isə regionda yollar bərpa edilsə belə Gürcüstan Azərbaycanın enerji resurslarının nəql edilməsində oynadığı əhəmiyyətli rolunu qorumaqda davam edəcəkdir. Xüsusilə də Cənubi Qaz Dəhlizinin bu yaxınlarda istifadəyə verilməsi Gürcüstanın regionda nəqliyyat vasitəçisi kimi əhəmiyyətinin hələ uzun zaman davam edəcəyini deməyə əsas verir. Onu da unutmamaq lazımdır ki, Gürcüstan vasitəsilə Qara Dənizdə yerləşən bir neçə əsas limana çıxış əldə etmək imkanı vardır. Zəngəzur Koridoru vasitəsilə isə portlara çıxış əldə etmək daha çətinidir. Yüklərin bir hissəsinin Zəngəzur Koridoruna yönəldilməsi Gürcüstanın müəyyən qədər nəqliyyat rüsumlarından məhrum olmasına imkan yarada bilər ki, bu da çox böyük itki olmayacaqdır. Bütün bu faktorlar onu göstərir ki, Zəngəzur Koridorunun açılmasının Gürcüstan üçün iqtisadi deyil daha çox geo-siyasi zərərləri olacaqdır. Xüsusilə də Gürcüstanın Rusiya ilə gələcəkdəki münasibətlərinə bu geo-siyasi zərərlər əsaslı şəkildə təsir edəcəkdir. 44 Günlük Müharibəsindən sonra regional ölkələr tərəfindən irəli sürülən 3+3 formatından Gürcüstanın imtina etməsinin əsasında da məhz bu faktor dayanır.

İran

Zəngəzur Koridorunun açılması ilə regionda geo-siyasi baxımdan zərər görəcək ölkələrdən biri kimi də İran göstərilir. İlk növbədə onu qeyd etmək lazımdır ki, Koridorun açılması İranın Azərbaycan üzərində təsirlərinin azalmasına imkan yaradacaqdır. Ermənistan işğalından sonra Naxçıvan MR blokadaya düşdüyündən Azərbaycanla quru yolu ilə birbaşa əlaqə əsasən İran vasitəsilə həyata keçirilirdi. Eyni zamanda Naxçıvana elektrik enerjisinin ötürülməsində də İran vasitəçi kimi çıxış edirdi. Zəngəzur Koridoru açıldıqdan sonra isə Azərbaycanın İrandan asılılığı azalacaqdır. Bundan başqa Zəngəzur Koridorunun açılması ilə Türkiyə və Rusiyanın da yükdaşımalarda İrandan olan asılılığı azalacaqdır və onlar alternativ yola çıxış əldə edəcəkdir. Bu faktorlar isə İranın tranzit ölkə kimi regionda mövqeyinin zəifləməsinə imkan yaradacaqdır. Bunun nəticəsidir ki, bir sıra İran rəsmiləri Zəngəzur Koridorunun yalnız Azərbaycanın əsas ərazisi ilə Naxçıvan arasında yerli yükdaşımaların həyata keçirilməsi məqsədilə istifadə ediləcəyinə ümid etdiklərini bildirmişdir. Onlar bu koridorun beynəlxalq yükdaşımalarında iştirak etməsinə qarşıdırlar. Eyni zamanda İran rəsmiləri onu da bildirirlər ki, yeni koridor açılarsa belə Türkiyə və Avropa ölkələri üçün Xəzərin şərq sahillərində yerləşən ölkələrə yük daşımalarında İran ən yaxşı variant olaraq qalacaqdır. Ona görə ki, İranda yanacaq ucuzdur və yükdaşımalar üçün hazır infrastruktur mövcuddur. Eyni zamanda İran rəsmiləri ümid edir ki, Ermənistan Türkiyə vasitəsilə yüklərin Mərkəzi Asiyaya daşımalarının qarşısını alacaqdır².

Qeyd etdiyimiz məsələlər ilə yanaşı onu da qeyd etmək lazımdır ki, koridor vasitəsilə İran bir sıra üstünlüklər də əldə edə bilər. Koridorun açılması ilə İran Ermənistanla əvvəl mövcud olan dəmiryolunu bərpa edə bilər. Ermənistanın işğalı dövründə Ermənistan və İran iqtisadi əlaqələrinin Naxçıvandan keçən dəmiryolu bağlandığından avtomobil yolu vasitəsilə qururdular. Daha sonra dəmiryolu problemini həll etmək üçün Ermənistanın cənubunda yerləşən Meqriddən keçən yeni dəmiryolunun tikintisi fikri irəli sürüldü. Lakin, bu yolun tikintisi əvvəl də qeyd etdiyimiz kimi böyük xərc baş tutmadı. Naxçıvandan keçən yolun bərpası İran üçün Ermənistanla iqtisadi əlaqələrin inkişafı baxımından elə də böyük əhəmiyyət daşımır. Ona görə ki, iki ölkə arasında iqtisadi əlaqələr o qədər də inkişaf etməmişdir və ticarət dövriyyəsi çox aşağı səviyyədədir (2018-ci ildə İranın ixracında Ermənistanın payı 0.16% idixalda payı isə 0.05% olmuşdur). Bu yolun açılması İran üçün daha çox Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizi baxımından əhəmiyyətlidir. Uzun müddət idi ki, İran Fars Körfəzi-Qara Dəniz Nəqliyyat Dəhlizinin yaradılması istiqamətində iş aparmağa çalışırdı. Layihənin baş tutmamasının əsas səbəbi isə məhz Ermənistanın nəqliyyat yolları ilə bağlı problemləri və İrandan birbaşa dəmiryolunun olamaması idi. İran təklif etdiyi nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə Azərbaycan və Türkiyədən asılı olmadan Ermənistan və

² <https://www.farsnews.ir/en/news/13990828000627/Official-New-Trans-Brder-Crridr-N-Affec-Transi-via-Iran>

Gürcüstan vasitəsilə Qara Dənizə çıxış əldə etmək istəyirdi. Zəngəzur koridorunun açılması və Ermənistanla dəmiryolunun bərpası İran üçün irəli sürdüyü layihəni icra etmək imkanı yaradır. Ancaq onu da qeyd etmək lazımdır ki, Fars Körfəzi-Qara Dəniz nəqliyyat dəhlizi İrana Rusiyadan asılı olmadan Avropaya çıxış imkanı yaratdığından Rusiya da bir çox hallarda İran və Ermənistan arasında dəmiryolunun açılmasına qarşı çıxmışdır.

Digər tərəfdən isə bu dəmiryolu vasitəsilə İran əvvəl də qeyd etdiyimiz İran-Ermənistan-Gürcüstan-Rusiya yoluna qoşularaq Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizi Çərçivəsində Rusiyaya çıxış əldə etmək niyyətindədir. Son illərdə nəqliyyat infrastrukturu ilə bağlı Rusiya və İran tərəfindən həyata keçirilən layihələr (Laqan limanı layihəsi, İranın Xəzərin cənubunda yerləşən limanlarını təmir etməsi və böyütməsi və.s) onu deməyə əsas verirdi ki, Rusiya və İran Şimal-Cənub dəhlizində Azərbaycandan olan asılılığını azaltmaq istəyir. Qışda Rusiyanın hazırda istifadə edilən limanları donduğundan Azərbaycanın quru yollarından asılılıq yaranırdı. Ona görə də İranla Ermənistan arasında dəmiryolunun bərpası həm də İran və Rusiyaya Azərbaycandan asılı olmadan quru yolu vasitəsilə əlaqə qurmaq imkanı yaradır. Təsadüfi deyildir ki, ilin əvvəlində İranın Xarici İşlər Nazirinin region ölkələrinə səfərlərində əsas müzakirə etdiyi məsələlərdən biri məhz İran-Ermənistan dəmiryolunun açılması idi.

Lakin, İran və Ermənistan arasında dəmiryolu vasitəsilə Fars Körfəzi-Qara Dəniz və İran-Ermənistan-Gürcüstan-Rusiya nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması Azərbaycanın və Türkiyənin maraqlarına xidmət etmir. Bu yollar İran üçün məhz Azərbaycan və Türkiyədən tranzit ölkə kimi asılılığın azalmasına imkan yaradır. Eyni zamanda İran-Ermənistan-Gürcüstan-Rusiya yolunun reallaşması Azərbaycanın ətrafında nəqliyyat halqasının formalaşmasına gətirib çıxara bilər. Ona görə də bu layihələrin mümkün icrası hər zaman diqqətdə saxlanılmalıdır. Aydındır ki, bu layihələrin icrasının mümkünlüyü hələ tam məlum deyildir və bir sıra problemlər mövcuddur. Belə ki, İran-Ermənistan-Gürcüstan-Rusiya yolun istifadəyə verilməsi Zəngəzur Koridorundan başqa Abxaziyadan keçən dəmiryolunun açılması şəraitində mümkündür. Hazırkı realıqda isə Rusiya-Gürcüstan münasibətlərinin gərgin olaraq qalması onu deməyə əsas verir ki, İran-Ermənistan-Gürcüstan-Rusiya yolunun açılması imkanları azdır və hələ uzun müddət mümkün olmayacaqdır. Fars Körfəzi-Qara Dəniz dəhlizinin açılmasına isə istər Azərbaycan, istər Türkiyə, istərsə də Rusiya qarşıdır. İran-Ermənistan dəmiryolu ilə bağlı Azərbaycan üçün müsbət məqam isə ondan ibarətdir ki, bu yol Azərbaycan ərazisindən keçəcəkdir və gələcəkdə Fars Körfəzi-Qara Dəniz dəhlizi yaradıldığı halda bu dəhliz vasitəsilə Azərbaycanın maraqlarına zidd proseslər həyata keçirilərsə o zaman Azərbaycan dəhlizə təsir etmək imkanına malik olacaqdır.

Türkiyə

Zəngəzur Koridorunun açılmasından ən çox faydalanacaq regional ölkələrdən biri də Türkiyədir. Bu koridorun açılması Türkiyə üçün bür sıra üstünlüklər yaradacaqdır. İlk olaraq onu qeyd etmək lazımdır ki, koridor vasitəsilə Türkiyə özünün regionda əsas tərəfdaşı olan Azərbaycana birbaşa quru yolu əldə edəcəkdir. Ermənistanın işğalına görə Türkiyənin Azərbaycanla birbaşa quru əlaqəsi yox idi və ancaq Naxçıvanla quru əlaqəsi yarada bilirdi. Ona görə də nəqliyyat əlaqələri Gürcüstan və İran vasitəsilə qurulurdu və bu da həm daşınma məsafəsinin, həm daşınma xərclərinin əsaslı şəkildə artmasına yol açdı. Ona görə də koridorun yaranması Azərbaycan və Türkiyə arasında iqtisadi əlaqələrin, o cümlədən turizm əlaqələrinin daha da genişlənməsi üçün imkanlar yaradacaqdır.

Zəngəzur Koridoru Türkiyə üçün yalnız Azərbaycana birbaşa çıxış əldə etmək baxımından əhəmiyyətli deyil, həm də daha geniş mənada Xəzər Dənizi vasitəsilə Mərkəzi Asiyaya, yəni Türk dünyasına çıxış əldə etmək baxımından əhəmiyyətlidir. Belə çıxışın əldə edilməsi Türkiyə üçün strateji əhəmiyyətə malikdir. Hazırda Türk ölkələri ilə quru yolu ilə əlaqələr Gürcüstan və İran vasitəsilə qurulur. Koridor açıldıqdan sonra isə Türkiyə bu asılılıqdan azad olacaqdır. Türkiyənin Azərbaycana və Mərkəzi Asiyaya birbaşa çıxış əldə etməsi isə Türk dünyası ölkələri arasında istər iqtisadi, istər siyasi, istərsə də strateji əlaqələrin qurulması və inteqrasiyanın genişlənməsi baxımından böyük əhəmiyyət daşıyır.

Ümumiyyətlə, son illərdə İran və Türkiyə arasında tranzit yük daşımaları ilə bağlı narazılıqlar artmaqda idi. Xüsusilə də, Türkiyə ərazisində İran yük maşınlarının partladılması bu narazılığı daha da artırmışdı. Buna görə də istər İran, istərsə də Türkiyə tranzit yük daşımaları ilə bağlı bir-birlərindən olan asılılığı azaltmağa çalışırdı. Bu baxımdan Zəngəzur Koridoru hər iki ölkəyə imkanlar yaradır. Lakin, onu da qeyd etmək lazımdır ki, İranın belə imkanlardan istifadə etməsi təkcə Zəngəzur Koridorunun açılması ilə mümkün deyildir. Bunun üçün həm də İran-Ermənistan və Abxaziya dəmiryolları bərpa edilməlidir. Abxaziyadan keçən yolun bərpa edilmədiyi halda İran Ermənistan və Gürcüstan vasitəsilə Qara Dənizə çıxış əldə etmək istəsə və bununla da Şimal-Cənub dəhlizinin yeni qolunu açmış olsa bu Azərbaycan və Rusiyanın maraqlarına zidd olacaqdır və onlar buna mane olmağa çalışacaqdır. Ona görə də Zəngəzur Koridoru açıldıqdan sonra İranla müqayisədə tranzit yükdaşımalarında Türkiyə İranla olan qarşılıqlı asılılıqdan daha tez azad ola biləcəkdir. Ona görə də hazırkı geo-siyasi vəziyyətdə yeni koridorun açılması Türkiyəyə İranla münasibətlərdə əsaslı şəkildə üstünlük qazandıracaqdır.

Ümumilikdə, Zəngəzur Koridorunun açılması Türkiyənin regionda mövqeyinin əsaslı şəkildə möhkəmlənməsinə və təsir imkanlarının artmasına şərait yaradacaqdır. Bununla yanaşı Bakı-Tblisi-Qars (BTQ) dəmiryolunun davamı kimi Naxçıvana Türkiyə ərazisindən dəmiryolunun və qaz xəttinin çəkilməsi başa çatdıqdan sonra Türkiyənin mövqeyi daha da güclənəcəkdir. Bu isə istər Gürcüstanı, istərsə də

İrani ciddi şəkildə narahat edir. Çünki bu onların regionda geo-siyasi mövqeyini əsaslı şəkildə zəiflədəcəkdir. Rusiyanın özünün də Zəngəzur Koridorunun açılmasında maraqlı olması (özünə sərf etdiyi üçün) və Azərbaycanla birlikdə Ermənistanı buna məcbur etməsi onu deməyə əsas verir ki, istər İran, istər Gürcüstan, istərsə də Ermənistan bu yolun açılmasına mane ola bilməyəcəkdir. Türkiyənin regionda mövqeyinin güclənməsi Rusiyanın maraqlarına tam olaraq xidmət etməsə də, koridorun Rusiyanın özü üçün böyük əhəmiyyətə malik olması bu məsələdə Türkiyə ilə razılığa getməsinə imkan yaradır. Bu isə sözsüz ki, Azərbaycanın maraqlarına xidmət edir.

Rusiya

Zəngəzur Koridorunun açılması Rusiya üçün yeni imkanlar yaradır və buna görə də Rusiya da koridorun tezliklə açılmasında maraqlıdır. Ümumiyyətlə, 2008-ci ildə Rusiya və Gürcüstan arasında baş verən müharibədən sonra iki ölkə arasında münasibətlərin pisləşməsi Rusiyanın Ermənistanla quru yolu vasitəsilə əlaqə qurmaq imkanlarını əsaslı şəkildə məhdudlaşdırdı. Əvvəl qeyd etdiyimiz kimi Abxaziya dəmiryolunun bağlanması, Yuxarı Lars avtomobil yolu ilə bağlı yaranan problemlər Rusiyanın Cənubi Qafqazda əsas müttəfiqi olan Ermənistanla davamlı quru əlaqəsi qura bilməməsinə səbəb oldu. Rusiya həm də quru yolu ilə yüklərin, xüsusilə də hərbi vasitələrin Ermənistana daşınmasında İrandan asılı qalırdı. Qeyd etdiyimiz məhdudiyyətlərin mövcudluğu şəraitində Zəngəzur Koridorunun açılması Rusiya üçün geniş imkanlar yaradacaqdır. Bu koridor vasitəsilə Rusiya Ermənistana Azərbaycandan keçməklə birbaşa quru yolu əldə edəcəkdir. Bu da onun Ermənistanla iqtisadi əlaqələrini daha rahat şəkildə qurmasına imkan yaradacaqdır. Rusiya həm də yeni koridor vasitəsilə İrana əlavə çıxış əldə edəcəkdir ki, bu da onun Orta Şərqi çıxması üçün alternativ yol formalaşdıracaqdır.

Rusiya üçün koridorla bağlı ən müsbət məqamlardan biri koridora nəzarətin Rusiya Federal Təhlükəsizlik Xidmətinə həvalə edilməsinin nəzərdə tutulmasıdır. Rusiya bu koridora nəzarət etməklə həm Cənubi Qafqazda mövcud olan əsas dəhlizlərdən birinə nəzarət etmiş olacaqdır, həm də regionda öz mövqeyini gücləndirəcəkdir. Bu yol həm də Rusiyanın quru yükdaşımalarında Gürcüstandan olan asılılığını azaltmaqla Gürcüstanın Rusiyaya təsir etmək imkanını azaltmış olacaqdır. Bu isə öz növbəsində Gürcüstanın regionda tranzit ölkə kimi mövqeyinin zəifləməsi üçün Abxaziya dəmiryolunun açılmasında maraqlı edə bilər. Yeni koridora Rusiyanın nəzarət etməsi Türk dünyasının güclənməsini istəməyən qüvvələr və regional ölkələr üçün ən vacib məqamlardan biridir. Onlar hesab edirlər ki, Rusiya Zəngəzur Koridorunu Bakı, Ankara və Türk dünyasını birləşdirə biləcək "geo-siyasi koridor"-a çevrilməsinə imkan verməyəcəkdir. Ancaq koridor Rusiyanın özü üçün də vacibdir və koridorun fəaliyyətində Azərbaycandan asılılıq olacaqdır. Bu koridora çatmaq üçün Rusiyadan gələn

yüklər Azərbaycan ərazisində daha böyük məsafə qət edəcəkdir. Ona görə də Rusiyanın təhlükəsizlik xidmətinin koridora nəzarət etməsinə baxmayaraq Rusiya koridorla bağlı tam öz istəyi əsasında qərar verə bilməyəcəkdir.

Zəngəzur Koridoru ilə bağlı Rusiya üçün vacib olan digər məqam isə İran-Ermənistan-Gürcüstan-Rusiya yolunun açılması imkanlarının yaranmasıdır. Azərbaycandan asılı olmadan İranla birbaşa quru əlaqəsi əldə etmək Rusiyanın çoxdan istədiyi bir məsələ idi. Bu yol vasitəsilə Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizi çərçivəsində alternativ qolun yaranması Rusiya üçün strateji əhəmiyyətə malikdir. Lakin, bu yolun açılması üçün əvvəl də qeyd etdiyimiz kimi bir sıra problemlər mövcuddur. Əsas problem isə Abxaziya dəmiryolunun bağlı olması və yaxın gələcəkdə açılmaq imkanlarının az olmasıdır. Yeni vəziyyət Gürcüstanı bu yolu açmağa həvəsləndirə bilər, lakin bu istənilən Gürcü hökuməti üçün elə də asan məsələ deyil. Bu yolun açılmadığı şəraitdə isə əgər İran-Ermənistan yolu açılsa o zaman İran Rusiyadan asılı olmadan Qara Dənizə çıxış əldə edə bilər ki, bu da Rusiyanın maraqlarına xidmət etmir. Ona görə də Abxaziya dəmiryolu açılmadığı şəraitdə Rusiya İran-Ermənistan dəmiryolunun açılmasının tərəfdarı olmayacaqdır.

Azərbaycan

Azərbaycan üçün koridorun açılması bir çox üstünlüklər yaradacaqdır. İlk olaraq Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə birbaşa quru yolunun açılmasını və bunun nəticəsində də Naxçıvanın blokadadan azad olmasını qeyd etmək olar. Qarabağ münaqişəsi başlamazdan əvvəl Sovet dövründə Zəngəzurdan keçən və Azərbaycanla Naxçıvanı əlaqələndirən dəmiryolu fəaliyyət göstərirdi ki, bu da istər sərnişinlərin, istərsə də yüklərin daşınması üçün aktiv şəkildə istifadə edilirdi. Müharibə başladıqdan sonra bu yolun fəaliyyəti dayandırıldı və Azərbaycanla Naxçıvan arasında birbaşa quru əlaqəsi kəsildi. Həmin dövrdə belə bir vəziyyətin yaranması Naxçıvanda uzun müddət qida və digər məhsulların kəskin çatışmazlığının yaranmasına səbəb oldu. Bundan sonra Azərbaycan Naxçıvan ilə İran və Gürcüstan ilə Türkiyə ərazisindən keçən quru yolu ilə və ya hava nəqliyyatı vasitəsilə əlaqə saxlaya bilirdi. Türkiyə vasitəsilə Naxçıvana gedən quru yolu həm daha uzun olduğundan, həm də əlavə bir ölkənin ərazisindən keçdiyindən Naxçıvanla quru yolu vasitəsilə əlaqənin qurulması əsasən İran vasitəsilə həyata keçirilirdi (ilkin hesablamalara görə Zəngəzur Koridoru vasitəsilə Türkiyəyə olan məsafə BTQ dəmiryolu ilə müqayisədə 340 km daha qısa olacaqdır). Ona görə də Naxçıvanla birbaşa əlaqənin qurulması muxtar respublikanın sosial-iqtisadi inkişafına əsaslı şəkildə təsir edəcəkdir. Zəngəzur Koridoru həm də Türkiyə ilə ikitərəfli iqtisadi əlaqələrin inkişaf etməsinə də əsaslı şəkildə tövə verəcəkdir. Naxçıvanın blokadada qalması və əlaqə üçün Azərbaycanın İrandan asılı qalması həm də İrana bundan siyasi təzyiq

vasitəsi kimi istifadə etmək imkanı yaradırdı və Naxçıvanın iqtisadi təhlükəsizlik məsələsini aktual edirdi. Ona görə də Zəngəzur Koridorunun açılması həm İrandan olan asılılığı azaldacaq, həm də Naxçıvanın iqtisadi təhlükəsizliyinin daha yüksək səviyyədə təmin edilməsinə imkan yaradacaqdır. Lakin, koridorun daha çox humanitar məqsədlər üçün istifadə ediləcəyi ehtimallarının böyük olması hərbi vasitələrin daşınmasına imkan yaratmayacağından hərbi baxımdan Naxçıvanın təhlükəsizliyinin artırılması üçün çox da faydalı olmayacaqdır. Zəngəzur Koridorunun açılması istər Naxçıvanın, istərsə də Zəngilanın regionda iqtisadi mərkəzlərə çevrilməsinə imkan yaradır. Bu imkanlardan gələcəkdə istifadə Azərbaycanın regionda geo-iqtisadi mövqeyinin daha da gücləndirə bilər.

Bir sıra mütəxəssislər Zəngəzur Koridorunun yaradılmasının BTQ dəmiryolunun əhəmiyyətini azaldacağı fikrini irəli sürürlər. Lakin, Azərbaycanın Zəngəzur Koridorundan istifadədə məqsədi heç də BTQ-ni istifadəsiz qoymaq deyil. Azərbaycan üçün hər iki yolun öz əhəmiyyəti vardır və gələcəkdə hər ikisindən istifadə nəzərdə tutulur. Bu Azərbaycanın Türkiyə və Qara Dənizə çıxış əldə etməsi üçün nəqliyyat yollarının şaxələnməsi deməkdir ki, bu da strateji baxımdan əhəmiyyətlidir. Həm də BTQ Qara Dənizdə yerləşən portlara daha qısa çıxış imkanı yaradır. Digər tərəfdən isə hər il Orta Koridor vasitəsilə daşınan yüklərin həcmi artmaqdadır. Ona görə də gələcəkdə artan yük həcmının daşınmasını təmin etmək üçün iki istiqamətin olması daha səmərəli olacaqdır.

Zəngəzur Koridorunun açılmasının Azərbaycan üçün yaratdığı üstünlüklər ilə yanaşı formalaşdırdığı riskləri də nəzərdən keçirməkdə fayda vardır. Azərbaycan üçün əsas risklər Ermənistanla İran arasında dəmiryolunun açılması ilə yaranır. Bu yolun açılması ilə İran-Ermənistan-Gürcüstan-Rusiya dəhlizinin formalaşmasına imkan yaranır ki, bu da Azərbaycanın strateji maraqlarına xidmət etmir. Belə bir dəhlizin formalaşması Azərbaycanın nəqliyyat habı kimi regionda mövqeyini zəiflədə bilər. Uzun müddətdir ki, Ermənistan Şimal-Cənub Nəqliyyat dəhlizi çərçivəsində Cənubi Qafqazda əsas oyunçuya çevrilmək və Azərbaycanı by layihədən kənar qoymaq üçün çalışırdı. İranla dəmiryolunun açılması ilə Ermənistanla bunu həyata keçirmək imkanı yaradır. Aydın ki, bu Şimal-Cənub dəhlizinin Ermənistandan keçməsi təkə Ermənistanın iradəsindən asılı deyil və burada regionun daha böyük güclərinin maraqları var. Ancaq son illərdə Rusiya və İran da tranzit yük daşımalarında Azərbaycandan asılılığı azaltmaq üçün cəhdlər edir və ona görə də bu məsələdə Ermənistanla dəstək verə bilərlər. Aydın ki, Rusiya və İran tam olaraq Azərbaycanı kənar qoymaq niyyətində deyil və Azərbaycan da buna imkan verməz. Lakin, onlar Azərbaycandan keçən yola alternativ yolun açılmasında maraqlıdırlar və bununla Azərbaycandan olan asılılığı azaltmaq istəyirlər. Lakin, hazırkı geo-siyasi reallıqda İran-Ermənistan-Gürcüstan-Rusiya dəhlizinin formalaşmasına imkanları çox azdır. Əgər İran Ermənistanla açılacaq dəmiryolu vasitəsilə Gürcüstan ərazisindən keçməklə Qara Dənizə çıxış əldə etmək istəyərsə o

zaman bu həm Azərbaycanın, həm də Rusiyanın maraqlarına zidd olacaqdır. Zəngəzur Koridoruna rusların nəzarət edəcəyini və İran-Ermənistan dəmiryolunun Azərbaycandan keçəcəyini nəzərə alıqda aydın olur ki, həm Rusiya, həm də Azərbaycan İrana onlardan asılı olmadan Qara Dənizə çıxmaq imkanı yaratmaz. Hazırkı reallıqda Azərbaycan üçün bu yola görə əsaslı risklərin olmamasına baxmayaraq gələcəkdə belə risklərin yaranması imkanlarının mövcuduğu nəzərdə saxlanılmalıdır.

Nəticə

Region ölkələri üzrə apardığımız təhlillər onu göstərir ki, Zəngəzur Koridorunun açılması bu ölkələrin hər birinin nəqliyyat sisteminə, regional ölkələr ilə qurduğu nəqliyyat əlaqələrinə və ümumilikdə nəqliyyat siyasətinə əsaslı şəkildə təsir edəcəkdir. Ancaq yeni koridorun açılması heç də bütün regional ölkələr tərəfindən müsbət qarşılanmır. Ermənistan-Azərbaycan münaqişəsinin davam etdiyi dövrlərdə münaqişə hesabına özünün tranzit ölkə kimi mövqeyini möhkəmləndirən İran və Gürcüstan kimi ölkələrin bu mövqeyi koridorun açılması ilə zəifləyəcəkdir. Ona görə ki, onların ərazisindən keçən quru yolları üçün alternativ yol formalaşmış olacaqdır. Yeni şəraitdə Rusiyanın quru yükdaşımalarına görə Gürcüstandan asılılığı azalacaqdır ki, bu da Gürcüstanı Abxaziya yolunun açılmasına olan maraqlarını artırabilir. İran isə yeni şəraitdə İran-Ermənistan dəmiryolunun bərpasına çalışaraq itirəcəyi mövqeyini bu yol hesabına möhkəmləndirməyə çalışacaqdır. Bu yol vasitəsilə İran həm də Azərbaycan, Rusiya və Türkiyədən asılı olmadan Qara Dənizə çıxış əldə etmək imkanı qazanacaqdır və çoxdan təklif etdiyi Fars Körfəzi-Qara Dəniz dəhlizinin formalaşdırılmasına çalışacaqdır.

Azərbaycan, Türkiyə və Rusiya isə bu koridordan əsasən faydalanacaqdır və mövqeləri möhkəmlənəcəkdir. Koridorun açılması ilə Naxçıvan MR blokadadan azad olacaq, Türkiyə-Azərbaycan arasında quru yolu ilə birbaşa əlaqənin yaranması nəticəsində ikitərəfli əlaqələr daha da inkişaf edəcək və Türkiyə Mərkəzi Asiyadakı türk dövlətlərinə birbaşa çıxış əldə edəcəkdir. Rusiya isə Ermənistanla birbaşa quru əlaqəsi yaratmaq və regionda öz mövqeyini möhkəmləndirmək imkanı əldə edəcəkdir.

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, yeni koridorun açılması həm də nəqliyyat sahəsində rəqabətin yaranmasına yol açacaqdır. Koridor hesabına İran-Ermənistan dəmiryolunun açılması İran-Ermənistan-Gürcüstan-Rusiya yolunun açılmasına da imkan yaradacaqdır ki, bu da iştirakçı ölkələrin Türkiyə və Azərbaycandan olan asılılığı azaltmağa imkan yaradacaqdır. İran isə daha azad şəkildə Qara Dənizə çıxmaq üçün Fars Körfəzi-Qara Dəniz dəhlizini işə salmağa çalışacaqdır. Bu dəhlizlərin formalaşması istiqamətində cəhdlər isə regional ölkələrin maraqlarının toqquşmasına imkan yaradacaqdır. Ona görə ki, yeni dəhlizdən bu ölkələrin hər biri daha çox faydalanmağa çalışacaqdır. Lakin, hazırda bu dəhlizlərin açılması ilə bağlı problemlərin mövcud olması onu deməyə əsas verir ki, yaxın dövrdə onların

reallaşması mümkün deyildir.

Bunları nəzərə alaraq deyə bilərik ki, Abxaziya dəmiryolunun açılması çox vacib məsələdir. Bu yol açılmadan İran-Ermənistan-Gürcüstan-Rusiya yolunun açılması da mümkün deyildir. Bu halda isə Azərbaycan və Rusiya İrana Fars Körfəzi-Qara Dəniz dəhlizini formalaşdırmağa imkan verməyəcəkdir. İstənilən halda Zəngəzur Koridorunun və İran-Ermənistan dəmiryolunun Azərbaycan ərazisindən keçməsi Azərbaycana bu yollara təsir etmək və öz maraqlarını qorumaq imkanı yaradır. Bütün bunlar isə onu göstərir ki, yaxın müddətli dövrdə koridordan ən çox faydalanacaq ölkələr Azərbaycan, Türkiyə, Rusiya, ən çox zərər görəəcək ölkə isə İran olacaqdır. Uzunmüddətli dövrdə isə İran-Ermənistan-Gürcüstan-Rusiya yolunun açılmasına imkan yaranarsa o zaman regionda daha fərqli geo-siyasi vəziyyət formalaş bilər.

Regionun inkişafı baxımından yanaşsaq ümumilikdə Zəngəzur Koridorunun açılması regionun inkişafına imkan yaradacaqdır. Ölkələr arasında koridor hesabına iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin genişlənməsi regionun inkişafına da tövhə verəcəkdir. Həm də koridorun açılması ilə regiondan keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri çərçivəsində alternativ yol formalaşmış olacaqdır ki, bu da regionun beynəlxalq iqtisadi münasibətlər sistemində mövqeyini möhkəmləndirəcəkdir.

Müəllif: Orxan Bağirov, Beynəlxalq Münasibətlərin Təhlili Mərkəzinin aparıcı məsləhətçisi