

CƏNUBİ QAFQAZDA İQTİSADI İNTEQRASIYA

Şəfaq Abdullayeva

Azərbaycan Dillər Universiteti, Bakı, Azərbaycan

Shafaq70@mail.ru

Mərkəzi Asiya ölkələri BTQ-nin (Bakı-Tibilisi-Qars) istifadəyə verilməsindən və Ələt limanının tikintisindən sonra Cənubi Qafqazın artan tranzit potensialına maraq göstərirlər.

2017-ci ilin noyabrında Əfqanıstandan yüklərin Türkmənistan, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə vasitəsilə Avropaya daşınmasını nəzərdə tutan “Lapis Lazuli dəhlizi” adlanan daha bir nəqliyyat marşrutunun yaradılması haqqında saziş imzalanıb. Bu nəqliyyat dəhlizi Əfqanıstan, Qara və Aralıq dənizləri arasında Çin, Orta Asiya ölkələri, Hindistan, Pakistan və İranın istifadə edə biləcəyi ən qısa marşrut ola bilər. 2018-ci ilin iyul ayında Türkmənistan-Azərbaycan-Gürcüstan-Rumıniyadan ibarət “Xəzər-Qara dəniz” nəqliyyat-tranzit dəhlizi yaradıldı.

Türkmənistanın regional beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə qoşulmada aktivləşməsi, əsasən, 2018-ci ilin may ayında Xəzər Türkmənbaşında illik ötürmə qabiliyyəti 17-18 milyon ton olan beynəlxalq dəniz limanının açılışının nəticəsi olub [1].

Şimal-Cənub İTC İran vasitəsilə Baltıqyanı ölkələrlə Hindistan arasında nəqliyyat əlaqələrini təmin etmək üçün nəzərdə tutulub. Bu nəqliyyat dəhlizinin digər (dəniz) marşrutlar ilə müqayisədə əsas üstünlüyü daşıma məsafələrinin iki və ya daha çox dəfə azaldılması, habelə konteynerlərin daşınması xərclərinin aşağı salınmasıdır.

Belə ki, Fars körfəzi, Süveyş kanalı, Aralıq dənizi vasitəsilə Helsinkiyə dəniz yolu ilə yüklərin daşınması 45-60 gün ərzində həyata keçirilirsə, Şimal-Cənub İTC boyunca yüklərin çatdırılma müddəti 20-25 gün olmalıdır.

2000-ci ilin sentyabrında Rusiya, İran və Hindistan arasında Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin yaradılması haqqında Saziş imzalandı. İran ərazisindən tranzit Azərbaycan Astarasını İran şəhərləri ilə birləşdirəcək Astara-Rəşt-Qəzvin (ARK) dəmir yolu xətti ilə təmin

edilməlidir. Beləliklə, uzunluğu 375 km olan ARC avtomobil yolu Rusiya, Azərbaycan və İranın dəmir yollarını birləşdirməlidir.

Bu yolun tikintisinə dair saziş hələ 2005-ci ildə üç tərəf arasında imzalanıb. Müqavilə İran və Azərbaycan ərazisində Astara ilə Azərbaycan-İran sərhədi arasında dəmir yolu hissələrinin tikintisini, həmçinin dəmir yolu xəttinin yenidən qurulmasını nəzərdə tutur. Azərbaycan ərazisində bu layihə ilə bağlı bütün işlər artıq yekunlaşıb. Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin çatışmayan hissəsi tikintisi davam edən Rəşt (İran) - Astara (Azərbaycan) dəmir yolu xəttidir. İran ərazisində dəmir yolunun tikintisini sürətləndirmək üçün Azərbaycan İrana 500 milyon ABŞ dolları məbləğində kredit ayırmaq qərarına gəlib. Gözlənilir ki, Şimal-Cənub İTC layihəsinin icrası yaxın üç il ərzində tam başa çatacaqdır. İlk mərhələdə ildə 6 milyon ton, gələcəkdə isə 15-20 milyon tona qədər yükün daşınması planlaşdırılır.

ARC dəmir yolunun tikintisinin başa çatdırılması Fars körfəzi, Hind okeanı və Cənub-Şərqi Asiya ölkələrindən Rusiyaya, Skandinaviya ölkələrinə və Şimali Avropa ölkələrinə regional tranzit daşımalarının inkişafına şərait yaradacaqdır. Avropa - Rusiya - Azərbaycan - İran - Fars körfəzindən - Hindistan - Pakistan multimodal kommunikasiyasında bu dəhliz Azərbaycandan yan keçməklə Xəzər dənizi boyunca dəniz variantı, Gürcüstandan keçən dəniz variantı və şərq sahilı boyu variantla rəqabət aparacaq. Beləliklə, bir neçə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizində iştirak (Şərq-Qərb və Şimal-Cənub xətləri boyunca) Azərbaycanı regionun ən böyük nəqliyyat qovşağına çevirir.

Şimal-Cənub İTC-də iştirak Ermənistan üçün son dərəcə vacib görünür. Ermənistan üzərindən Rusiya, Gürcüstan və İranı birləşdirən dəhliz sayəsində respublika iqtisadi inkişafın tranzit risklərini azalda biləcək ki, bu da BTQ-nin istismara verilməsindən sonra xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Xüsusilə, İran-Ermənistan dəmir yolunun tikintisi (uzunluğu təxminən 300 km) Ermənistan tərəfinə enerji resurslarının və digər yüklərin nəqli üçün alternativ marşrutdan istifadə etməyə, xarici dünyaya çıxış əldə etməyə imkan verəcək. Hazırda Ermənistanla xarici ölkələr arasında bütün dəmir yolu əlaqəsi yalnız Gürcüstan vasitəsilə həyata keçirilir.

Ermənistan üçün İrana dəmir yolunun tikintisi üzrə prioritet layihə təsdiqlənmə mərhələsindədir. Baxmayaraq ki, hələ 2012-ci ilin mayında Ermənistan və İran tərəfləri onun həyata keçirilməsi üçün konsessiya müqaviləsi imzalayıblar. 2013-cü ilin yanvarında Ermənistanın Nəqliyyat və Rabitə Nazirliyi, "İazla" (BƏƏ) investisiya şirkəti və "Cənubi Qafqaz Dəmir Yolu" (Rusiya Dəmir Yollarının törəmə müəssisəsi) Ermənistanın Cənub Dəmiryolunun tikintisinə dair müqavilə imzalayıb [2]. Müqavilə Qavar və Meğri şəhərləri arasında dəmir yolu xəttinin tikintisini nəzərdə tutur. Elektrikləşdirilmiş birxətli dəmir yolu xətti Qara dəniz və Fars körfəzini birləşdirən Şimal-Cənub dəhlizinin bir hissəsi olmalıdır. Layihə başa çatdıqdan sonra yeni dəmir yolu Ermənistan və İranın mövcud dəmir yolu şəbəkələrinə inteqrasiya olunacaq. Dəmir yolunun tikintisi çərçivəsində Yerasx stansiyasında logistika mərkəzinin tikintisinin mümkünlüyü də müzakirə edilir.

Bu yaxınlarda bu magistralın tikintisi yenidən fəal müzakirə olundu ki, bu da əvvəlcə Ermənistanın Aİİ-yə qoşulmasının, sonra isə Aİİ və İran arasında azad ticarət zonasının yaradılması haqqında müvəqqəti sazişin imzalanmasının nəticəsi idi. Dəmir yolunun tikintisi, əsasən, Ermənistanın nəqliyyat blokadası problemlərini həll edəcək, həmçinin Ermənistan və İran arasında ticarət-iqtisadi əlaqələrin inkişafına güclü təkan verə biləcək. Bu, Ermənistana öz mallarını İrana və ərazisi ilə Fars körfəzi ölkələrinə, İran isə Ermənistan ərazisindən Gürcüstana, oradan isə Rusiya və Aİ-yə ixrac etməyə imkan verəcək. Lakin ekspertlərin fikrincə, İran-Ermənistan dəmir yolu layihəsi iqtisadi baxımdan səmərəsizdir, üstəlik, siyasi motivlidir və buna görə də son 5 ildə praktiki olaraq zirvədən çıxıb bilməyib.

Ermənistanda Şimal-Cənub magistralının Gürcüstan sərhədindən Ermənistanın Meğri şəhərinə qədər olan hissəsində tikinti davam edir və bunun sayəsində respublika Fars körfəzi regionunu Qara dənizlə birləşdirə biləcək. Bu layihə həm də irimiqyaslı terminalın tikintisini nəzərdə tutur. Rəsmi hesablamalara görə, bu yolun tikintisinin 4-5 il ərzində başa çatdırılması planlaşdırılır. Ümumi uzunluğu 556 km olan Şimal-Cənub magistral dəhlizi Ermənistan (Meğri - Kapan - Qoris - İrəvan - Əştərək - Gümrü - Bavra) və Gürcüstan ərazisindən keçməklə Qara dənizə və Avropa ölkələrinə çıxışı təmin etməlidir.

Cənubi Qafqazda nəqliyyat kommunikasiyalarının inkişafının xüsusiyyətləri bir sıra çətinliklərlə, o cümlədən regionda donmuş yolların olması ilə bağlıdır. Məsələn, Azərbaycan və Türkiyə, Ermənistan və İran tərəfindən həyata keçirilən sözügedən dəmir yolu tikintisi layihələri Qarabağ münaqişəsinə görə qatarların hərəkəti dayandırılmış İrəvan - Culfa - Meğri - Mincivan - Bakı və Bakı dəmir yolu marşrutlarını əvəz etmək üçün nəzərdə tutulub. Tbilisi - Gümrü - Qars. Gürcüstan və Rusiya arasında dəmir yolu əlaqələri (Abxaziya vasitəsilə: Soçi - Suxumi - Tbilisi - Yerevan) 90-cı illərin əvvəllərində kəsildi. Əvəzində dəmir yolu bərə keçidləri var: Kavkaz limanı (Rusiya) - Poti limanı (Gürcüstan), İliçevsk limanı (Ukrayna) - Poti limanı, həmçinin Varna - Novorossiysk - Poti. Dənizlə belə daşınma malların tranzit müddətini xeyli uzadır və onların maya dəyərini artırır. Rusiya ilə Gürcüstan arasında birbaşa dəmir yolu əlaqəsinin olmaması onların ikitərəfli ticarətinin artmasına mane olur və Ermənistanın nəqliyyat təcridinin elementidir.

Rusiya tərəfi Trans-Qafqaz magistralı (TRANSKAM) boyunca beynəlxalq əlaqənin bərpasına və Alaqir (Şimali Osetiya) - Sxinvali (Cənubi Osetiya) dəmir yolunun tikintisinə qədər uzanan Ermənistanın tranzit vəziyyətinin yaxşılaşdırılması layihələrini müzakirə edir. Lakin Gürcüstanla müvafiq razılaşmalar olmadan bu layihələrin həyata keçirilməsi mümkün deyil.

Beləliklə, Cənubi Qafqaz ölkələri nəqliyyat-coğrafi mövqelərinə görə əhəmiyyətli tranzit potensialına malikdirlər ki, bu da onların iqtisadiyyatının transformasiyasında əsas rol oynayır. 90-cı illərin silahlı münaqişələrinin nəticələri və sonradan yanacağa və xammala qlobal tələbatın artması regionun nəqliyyat şəbəkəsini kökündən dəyişdi. Yeni beynəlxalq kommunikasiyaların yaradılması Cənubi Qafqaz ölkələrinin ticarət-iqtisadi əlaqələrinin dinamikasında və coğrafiyasında mühüm dəyişikliklərə səbəb olur. Yeni infrastruktur obyektləri Türkiyə-Gürcüstan-Azərbaycan oxu boyunca regionda aydın şəkildə görünən qeyri-formal integrasiya vektorlarını göstərir. Bu ox boyunca iqtisadi qarşılıqlı əlaqə formal fəaliyyət göstərən integrasiya birlikləri çərçivəsində olduğundan nəzərəcarpacaq dərəcədə böyükdür.

Regionun tranzit potensialının xüsusiyyətləri həll edilməmiş regional münaqişələri saxlamaqla karbohidrogenlərin nəqli üzrə orada aparıcı yer tutması ilə müəyyən edilir. Bunun nəticəsidir ki, Azərbaycan və Gürcüstan Şərq-Qərb istiqamətində tranziti fəal şəkildə inkişaf etdirir. Ermənistan kənarda qalır, ilk növbədə Şimal-Cənub istiqamətində (Rusiya-İran) bugünkü ən effektiv marşrutların hər ikisinin Azərbaycan ərazisindən keçməsi, ya da Gürcüstan tərəfindən tanınmayan Abxaziya və Cənubi Osetiya və planlaşdırılan yeni nəqliyyat dəhlizləri hələ tamamlanmaqdan çox uzadır. Tranzit əhəmiyyətini və cəlbədiciliyini artırmaq üçün region ölkələri logistikanın səmərəliliyini və nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətini artırmalıdır.

Açar sözlər: Region, integrasiya, səmərəli, kommunikasiya, tranzit.

Ədəbiyyat

1. <https://interaffairs.ru/news/show/36991>
2. <https://regnum.ru/news/polit/3258969.html>

In the economy of the 21st century, economic integration between the countries of the region has become more global and is considered as a factor that has a positive effect on the economic development of these individual states. Today, regional integration allows countries to rise to a qualitatively new level of development. The opening of transport communications and new economic interaction nodes will be beneficial to the countries of the South Caucasus.

İNFORMASIYA ƏSRİNİN QLOBAL ÇAĞIRIŞLARI VƏ POST-MÜHARİBƏ DÖVRÜNDƏ AZƏRBAYCANDA SİYASİ MƏDƏNİYYƏTƏ TƏSİRİ

Nigar Adilova

Azərbaycan Universiteti, Bakı, Azərbaycan

Nigar.adilova@au.edu.az

Müasir dövrdə informasiya və texnologiyaların eləcə də kommunikasiya üsullarının yerli və beynəlxalq səviyyədə nə qədər önəm daşdığı danılmaz bir həqiqətdir. Müasir dövrdə beynəlxalq arenada informasiyaya sahib olan, ən geniş "Big data"-ni səmərəli şəkildə idarə edən aktorlar güc sahiblərinə çevrilirlər. Müasir dövr tədqiqatçılarından N. Srıçekin "Kapitalizm platforma" kitabında "koqnitariat" terminini işlədir ki, burada qlobal cəmiyyətdə münasibətlərin biliyə malik olanların digərlərini sıxışdırması baxımından izah edilir [4]. İnformasiya əsri dövlətlərarası münasibətləri həm də virtual və daha açıq müstəviyə daşımışdır. Bu yeni mühitdə dezinformasiyalar, informasiya ilə manipulyasiya, emosionallaşmış məzmunlar çox müşahidə olunsada, həqiqətlərin dünyaya tez bir zamanda çatdırılması və ən uzaq ərazilərdən izlənilməsi kimi üstünlükləri vardır. Siyasi biliyin və aktiv vətəndaşın formalaşmasında kütləvi kommunikasiya vasitələri mühüm rol oynayır. Yeni informasiya əsri yeni münasibətlər və inkişaf tendensiyyalarını müəyyən edir. İnternet idarəçiliyi, rəqəmsal bölünmə, E-idarəçilik, süni intellekt və blokçeyn texnologiyaları istər yerli, istər qlobal səviyyədə idarəetmə münasibətlərinə, dövlətlərarası münasibətlərə, diplomatik danışıqlar və müharibə strategiyalarına bəzən hətta ağılagəlməz və gözlənilməz dərəcədə öz təsirini göstərir. İnformasiya əsrinin milli dövlətlər üçün əsas çağırışları demokratikləşmə, siyasi inkişaf və integrasiya, idarəetmə səmərəliliyinin artırılması, milli dəyərlərə yenidən baxış və s. hesab oluna bilər. Müasir dünyada dəyişən güc nisbəti, yeni ekoloji çağırışlar, fərqli regionlarda münaqişələrin baş verməsi informasiya cəmiyyətlərinin inkişafı ilə bir yerdə təzahür edir. Bu gün Cənubi Qafqaz dünyanın əsas diqqət cəlb edən regionlarından birinə çevrilmişdir. İkinci Qarabağ müharibəsinin Azərbaycan üçün uğurlu nəticələri regiondan böyük güclərin mövqeyinə öz təsirini göstərmiş, yeni regional əməkdaşlıq üçün imkanlar açmış, eləcə də enerji layihələrindən birgə və səmərəli istifadəsi üçün potensial şərait yaranmışdır. Sözsüz ki, müharibənin qazanılması ərəfəsində və ondan sonrakı dövrdə bütün qeyd edilən fəallıyyət və proseslərdə informasiya-kommunikasiya texnologiyalarının mühüm rolu olmuşdur. İnformasiya cəmiyyətinin əsas çağırışlarından biri dəyərlərin müasirləşməsi ilə səciyyələnir. Amerika alimləri Ronald İnqhart və Kristian Velzel tərəfindən post-materialist dəyərlər kimi irəli sürülən rəşional-dünyəvi və özünüifadə dəyərləri bu baxımdan informasiya cəmiyyətlərində siyasi və sosial inkişaf üçün əsas meyar hesab olunur [6].