

CƏNUBİ QAFQAZDA TƏHLÜKƏSİZLİYİN FORMALAŞMASINDA ZƏNGƏZUR DƏHLİZİNİN ROLU

AYXAN FƏRİZ OĞLU İSGƏNDƏRZADƏ

Bakı Dövlət Universitetinin doktorantı

Akademik Zahid Xəlilov küçəsi 33, AZ1148

E-mail: ayxanisgender5@gmail.com

ORCID: 0009-0008-9265-4517

XÜLASƏ

Məqalədə Cənubi Qafqazda təhlükəsizlik mühitinin formalaşmasında Zəngəzur dəhlizinin rolu araşdırılmışdır. Həmçinin, tədqiqatda 2020-ci il 10 noyabr tarixli üçtərəfli bəyanatdan sonra formalaşan yeni geosiyasi reallıqlar fonunda dəhlizin Azərbaycan, Ermənistan və Gürcüstan üçün yaratdığı imkanlar nəzərdən keçirilmiş və TRIPP formatında yəni konseptuallaşdırılmasının mümkün nəticələri təhlil edilmişdir. Nəticələr göstərir ki, Zəngəzur dəhlizi Naxçıvanla birbaşa quru əlaqəsinin bərpası, ticarət və tranzit imkanlarının genişlənməsi, həmçinin region ölkələri arasında qarşılıqlı asılılığın artması baxımından mühüm əhəmiyyət daşıyır. Dəhlizin fəaliyyətə başlaması Cənubi Qafqazın tranzit potensialını artırmaqla yanaşı, regionun qlobal nəqliyyat şəbəkələrinə integrasiyasını da sürətləndirəcəkdir. Bu baxımdan, Zəngəzur dəhlizi regionda davamlı əməkdaşlıq və sabitliyin möhkəmləndirilməsi baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edən təşəbbüslərdən biri kimi qiymətləndirilə bilər.

Açar sözlər: *Zəngəzur dəhlizi, Cənubi Qafqaz, regional təhlükəsizlik, nəqliyyat diplomatiyası.*

Giriş

Tarixən Cənubi Qafqaz Şərqlə Qərbi birləşdirən əsas tranzit məkan kimi çıxış etmişdir. Qara dəniz və Xəzər dənizi arasında yerləşən, Avropa ilə Asiyanın kəsişmə nöqtəsində qərar tutan, zəngin resursları və çoxmədəniyyətli strukturu ilə seçilən bu region əsrlər boyu ticarət və miqrasiya marşrutlarının əsas qovşaqlarından biri kimi çıxış etmişdir. Müasir mərhələdə regionun nəqliyyat-kommunikasiya sistemində baş verən dəyişikliklər iqtisadi, siyasi və təhlükəsizlik baxımından ciddi nəticələr doğurur. Bu mənada Zəngəzur dəhlizi məsələsi təkcə Azərbaycanın qərb rayonları ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında quru əlaqəsinin bərpası kimi deyil, eyni zamanda Cənubi Qafqazın gələcək təhlükəsizlik arxitekturasını təsirləndirən mühüm geosiyasi mövzu kimi çıxış edir. Zəngəzur dəhlizi son illərdə Cənubi Qafqazda ən çox müzakirə olunan təşəbbüslərdən birinə çevrilmişdir. 2025-ci ildə ABŞ-nin vasitəçiliyi ilə Ermənistan və Azərbaycan arasında əldə olunmuş

razılaşma çərçivəsində Azərbaycanın əsas ərazisini Naxçıvanla Ermənistan üzərindən birləşdirən bu marşrut – şərti olaraq “Trump Route” kimi gündəmə gətirilmişdir. Bu təşəbbüsü Avrasiya məkanında nəqliyyat əlaqələrini gücləndirəcək və mövcud Şərq–Qərb marşrutlarını tamamlayacaq strateji bir imkan kimi qiymətləndirirlər. Bu tədqiqatda Zəngəzur dəhlizinin Azərbaycan, Ermənistan və Gürcüstanın nəqliyyat siyasətinə, iqtisadi maraqlarına və regional təhlükəsizlik mühitinə potensial təsirləri təhlil edilir.

Tədqiqatın məqsədi: Tədqiqatın əsas məqsədi Cənubi Qafqazda formalaşan yeni geosiyasi reallıqlar şəraitində Zəngəzur dəhlizinin rolunu təhlil etməkdir. Xüsusilə, dəhlizin açılmasının siyasi münasibətlərə, iqtisadi əməkdaşlığa və regiondakı geostrateji balansın formalaşmasına necə təsir göstərə biləcəyi araşdırılır. Bununla yanaşı, layihənin region dövlətləri üçün əhəmiyyəti nəzərdən keçirilir.

Tədqiqatın obyekti və predmeti: Tədqiqatın obyekti Cənubi Qafqaz regionunda formalaşmaqda olan nəqliyyat və kommunikasiya sistemidir. Tədqiqatın predmetini Zəngəzur dəhlizinin siyasi, iqtisadi və təhlükəsizlik aspektlərinin öyrənilməsi təşkil edir.

Zəngəzur dəhlizinin regional təhlükəsizlik baxımından əhəmiyyəti

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri mahiyyət etibarilə üç əsas komponentin vəhdətindən ibarətdir: coğrafi məkan, nəqliyyat infrastrukturunu və bu infrastrukturunu tənzimləyən hüquqi-institusional çərçivə. Dövlətin beynəlxalq sistemdə tutduğu yer böyük ölçüdə onun iqtisadi inkişaf səviyyəsi ilə müəyyən olunur. Tarixi təcrübə də göstərir ki, nəqliyyat yolları həmişə iqtisadi canlanmanın əsas hərəkətverici qüvvələrindən biri olub. Ticarət marşrutlarının genişlənməsi dövlətlərin inkişafına yeni imkanlar açıb, onları daha geniş iqtisadi və siyasi əlaqələr sisteminə daxil edib. Bu baxımdan böyük dövlətlərin və regional aktorların nəqliyyat layihələrinə marağı da təsadüfi deyil. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri eyni zamanda dövlətlər arasında əməkdaşlıq üçün yeni imkanlar yaradır. Bu cür layihələr hökumətlərarası münasibətlərdə mövcud olan mürəkkəbliyi müəyyən qədər azaldır və dəyişkən qlobal şəraitdə əlaqələrin davamlılığını

təmin edən praktik mexanizm rolunu oynayır. Cənubi Qafqazda bu məsələ xüsusilə həssasdır, çünki burada nəqliyyat layihələri Rusiya, Türkiyə, İran, Avropa İttifaqı, ABŞ və Çin kimi aktorların maraqları ilə kəşisir. Belə bir mühitdə dəhlizin təhlükəsizlik baxımından mənasını ümumi regional nizam uğrunda rəqabətdən ayrı təsəvvür etmək mümkün deyil. Cənubi Qafqazda təhlükəsizlik uzun müddətdir Barry Buzan və Ole Waeverin təsvir etdiyi regional təhlükəsizlik qarşılıqlı asılılığı çərçivəsində formalaşır. Belə bir şəraitdə qonşu ölkələrin təhlükəsizlik yanaşmaları bir-birinə bağlı olur. Nəticədə, tərəflərdən birinin əldə etdiyi üstünlük çox vaxt digəri tərəfindən balansın pozulması kimi qəbul edilir [2].

2020-ci ildə baş vermiş İkinci Qarabağ müharibəsindən sonrakı dövr region üçün transformasiya mərhələsi kimi qiymətləndirilir. Bu mərhələ uzun illər mövcud olmayan yeni ticarət əlaqələrinin və iqtisadi əməkdaşlıq imkanlarının yaranmasına şərait yaratmışdır. Bu kontekstdə Azərbaycanın qərb rayonlarını Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə birləşdirməyi nəzərdə tutan Zəngəzur dəhlizi layihəsi regional əlaqələndirməni daha da gücləndirmək potensialına malikdir. Dəhlizin reallaşması halında o, region ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin və ticarət döviyyəsinin artmasına əhəmiyyətli töhfə verə, ümumilikdə isə genişmiqyaslı regional inkişaf proseslərini stimullaşdırır. Bu baxımdan Zəngəzur dəhlizi postmüharibə dövründə regional integrasiyanın yeni mərhələsinin əsas sütunlarından biri kimi qiymətləndirilir [9].

Zəngəzur dəhlizinin “Beynəlxalq Sülh və Rifah üçün Tramp Marşrutu” (TRIPP) kimi yenidən konseptuallaşdırılması regional əlaqələndirməni gücləndirməyə yönəlmiş strateji təşəbbüs olmaqla yanaşı, mürəkkəb geosiyasi mühitdə yeni balans axtarışını da əks etdirir. TRIPP-in qarşısında duran əsas problem onun rəqabətli regional maraqların kəşimə nöqtəsində yerləşməsidir. ABŞ-nin layihədə mümkün qarantor rolunda çıxış etməsi dəhlizin geosiyasi oriyentasiyasını nəzərəcarpacaq dərəcədə dəyişdirir və onu 2020-ci ilin noyabr üçtərəfli bəyanatında nəzərdə tutulan Rusiya nəzarətindən fərqli olaraq Qərb yönümlü idarəetmə modelinə yaxınlaşdırır.

Beləliklə, nəqliyyat dəhlizlərinin yaratdığı imkanlarla yanaşı, onun hansı şərtlər və mexanizmlər çərçivəsində həyata keçiriləcəyi məsələsi də ən azı iqtisadi potensialı qədər əhəmiyyət kəsb edir. Birincisi, hüquqi aydınlıqdır: marşruta kim nəzarət edir, təhlükəsizliyi kim təmin edir və hansı qanunlar tətbiq olunur. İkincisi, qarşılıqlılıq prinsipidir: dəhliz bütün tərəflərə fayda verirmi, yoxsa əsas üstünlük

yalnız bir aktorun xeyrinə formalaşır. Üçüncüsü, xarici aktorların prosesdə iştirakı ilə bağlı məsələdir. Onların texniki, maliyyə və ya siyasi dəstəyi regional güc balansına birbaşa təsir göstərə bilər. Dördüncüsü isə dəhlizin açılması ümumi normallaşma prosesinin tərkib hissəsi kimi baş verir, yoxsa hələ həll olunmamış siyasi problemlərin əvəzi kimi təqdim olunur.

Nəticə etibarilə, TRIPP-in gələcəyi onun necə qavranılacağından asılıdır: ya geosiyasi rəqabət aləti kimi, ya da qarşılıqlı faydaya əsaslanan regional inkişaf platforması kimi. Əgər tərəflər bu layihəni “dəhliz rəqabəti” prizmasından deyil, “dəhliz diplomatiyası” çərçivəsində qiymətləndirə bilsələr, TRIPP Cənubi Qafqazda sabitlik və integrasiyanın mühüm katalizatoruna çevrilə bilər [3].

Zəngəzur məsələsinin tarixi və geosiyasi konteksti

2020-ci ildə başa çatan İkinci Qarabağ müharibəsindən sonra Zəngəzur dəhlizi regional əməkdaşlıq, təhlükəsizlik və iqtisadi integrasiya baxımından ən çox müzakirə olunan məsələlərdən birinə çevrilmişdir. Zəngəzur bölgəsi münbit torpaq və zəngin su ehtiyatları ilə seçilsə də, onun əsas strateji əhəmiyyəti nəqliyyat-kommunikasiya marşrutu kimi çıxış etməsindən irəli gəlir. Coğrafi baxımdan Kiçik Qafqaz, Anadolu yaylası və Zaqros dağ sistemlərinin qovşağında yerləşən bu ərazi tarix boyu Şərqlə Qərbi birləşdirən mühüm keçid zonası olmuşdur. Məhz bu xüsusiyyət Zəngəzur dəhlizinin müasir geosiyasi şəraitdə əhəmiyyətini daha da artırır.

1980-ci illərin sonlarında Ermənistan ilə Azərbaycan arasında münəqişənin başlanması nəticəsində Zəngəzur üzərindən Azərbaycanın əsas hissəsi ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında nəqliyyat əlaqələri Ermənistan tərəfindən bloklanmışdır. Bu vəziyyət alternativ marşrutların – İran, Gürcüstan və Türkiyə üzərindən keçən yolların formalaşmasına səbəb olmuşdur. Sovet dövründə tətbiq olunan mərkəzləşdirilmiş idarəetmə və sonrakı Qarabağ münəqişəsi səbəbindən Zəngəzur məsələsi uzun müddət arxa planda qalmışdır. Lakin 2020-ci ildən sonra vəziyyət köklü şəkildə dəyişmiş və məsələ artıq yalnız tarixi mübahisə deyil, regional və global əhəmiyyətə malik nəqliyyat layihəsi kimi gündəmə gəlmişdir [8].

II Qarabağ müharibəsindən sonra imzalanan iki əsas sənəd Zəngəzur bölgəsinin taleyinə birbaşa təsir göstərmişdir. Bunlardan birincisi, 27 sentyabr 2020-ci ildə başlayan müharibəni dayandıran və 10 noyabr 2020-ci ildə Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev,

Ermənistanın Baş naziri Nikol Paşinyan və Rusiya Prezidenti Vladimir Putin tərəfindən imzalanmış üçtərəfli bəyanatdır. 2020-ci il 10 noyabr tarixli üçtərəfli bəyanat hərbi əməliyyatların dayandırılmasını və regionda yeni siyasi mərhələnin başlanmasını nəzərdə tuturdu. Sənəd atəşkəs bəyanatı xarakteri daşısa da, onun müddəaları münaqişədən sonrakı dövrdə tərəflər arasında münasibətlərin tənzimlənməsi və regional kommunikasiyaların bərpası baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Xüsusilə bəyanatın 9-cu maddəsi regionda iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin yenidən qurulması ilə bağlı hüquqi çərçivəni müəyyən etdiyinə görə Zəngəzur dəhlizi məsələsinin əsas istinad nöqtələrindən biri hesab olunur. Burada regionda bütün iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpası, Azərbaycanın qərb rayonları ilə Naxçıvan arasında təhlükəsiz keçidin təmin olunması və bu prosesdə Rusiyanın nəzarət mexanizmlərinin iştirakı nəzərdə tutulur. Başqa sözlə, bu maddə təkcə texniki bir nəqliyyat məsələsi yox, eyni zamanda regionun gələcək iqtisadi və siyasi arxitekturasını müəyyənləşdirən əsas sütunlardan biridir. [6]

Əslində, bu müddəa Azərbaycanın uzun illərdir qarşılaşdığı əsas problemlərdən birinə – Naxçıvanın ölkənin əsas hissəsi ilə quru əlaqəsinin olmamasına cavab verir. Bu vəziyyət xüsusilə işğal dövründə daha da çətinləşmiş, alternativ marşrutlara asılılıq yaratmışdı. Məhz buna görə də İlham Əliyev həmin maddənin sənədə daxil edilməsində ısrar etdiyini xüsusi vurğulamış və bunu tarixi dönüş nöqtəsi kimi qiymətləndirmişdi. Burada vacib bir məqam da var: söhbət yalnız Azərbaycan daxilində bağlantının bərpasından getmir. Bu xətt eyni zamanda Azərbaycan–Naxçıvan–Türkiyə istiqamətində yeni bir quru bağlantının yaranması deməkdir. Yəni layihənin əhatə dairəsi ikitərəfli deyil, daha geniş regional məna daşıyır.

İkinci Qarabağ müharibəsindən sonra Cənubi Qafqazda geosiyasi transformasiyanın əsas göstəricilərindən biri 15 iyun 2021-ci ildə imzalanmış Şuşa Bəyannaməsidir. Bu sənəd Zəngəzur dəhlizi anlayışının rəsmi səviyyədə təsbit olunduğu ilk sənəd kimi xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Şuşa Bəyannaməsində nəqliyyat məsələlərinə xüsusi yer ayrılması təsadüfi deyildi. Sənəddə Zəngəzur dəhlizinin açılmasının iki ölkə arasında əlaqələri daha da gücləndirəcəyi açıq şəkildə qeyd olunur. Müharibədən sonra yaranan yeni reallıq regionda uzun illər əməkdaşlığı məhdudlaşdıran əsas maneələrdən birini aradan qaldırdı. Zəngəzur dəhlizi məhz bu boşluğu dolduracaq layihə kimi gündəmə gəldi. Planlara görə, Azərbaycan ərazisində Horadizdən Naxçıvanın Ordubad rayonuna qədər uzanan yeni dəmir yolu xətti çəkilməli və bu

xətt mövcud Bakı–Horadiz dəmir yolu ilə birləşdirilməlidir. Paralel olaraq avtomobil yolları da eyni istiqamətdə inkişaf etdirilir.

Bu layihə sıfırdan qurulan bir sistem deyil. Tarixi olaraq Mehri üzərindən keçən dəmir yolu xətti XX əsrin əvvəllərindən I Qarabağ müharibəsinə qədər regionun əsas nəqliyyat arteriyalarından biri olmuşdur. 1990-cı illərdə müharibə nəticəsində Azərbaycanın dəmir yolu şəbəkəsinin 240 kilometrədən artıq hissəsi işğal altında qalmış və nəqliyyat əlaqələri kəsilmişdir. Sovet dövründə mövcud olmuş bəzi infrastruktur elementləri bu gün yenidən bərpa olunur, lakin uzun illər istifadəsiz qaldığı üçün ciddi yenidənqurma tələb edir. Xüsusilə Ermənistan ərazisindən keçən hissə ilə bağlı texniki və siyasi razılaşmalar hələ də prosesin həssas nöqtələrindən biri olaraq qalır.

Daha geniş perspektivdən baxanda isə bu dəhliz təkcə iki ölkə arasında bağlantı deyil. O, Azərbaycan, Türkiyə, Rusiya və İran kimi ölkələrin kəsişdiyi yeni nəqliyyat xəritəsinin formalaşmasına xidmət edir. Eyni zamanda Orta Dəhliz və Şimal–Cənub marşrutları ilə integrasiya potensialı da layihənin əhəmiyyətini artırır. Uzunmüddətli perspektivdə isə Zəngəzur dəhlizi regionda qarşılıqlı asılılıq yaradan və bu yolla sabitliyi təşviq edən bir mexanizm kimi çıxış edə bilər. Ticarət, turizm, logistika və digər sahələrdə yaranacaq integrasiya, düzgün idarə olunduğu halda, iqtisadi maraqları siyasi qarşıdurmalardan üstün tutan yeni bir mühit formalaşdırma bilər. Regionun bu gün ən çox ehtiyac duyduğu şey də məhz belə bir balansdır [9].

Zəngəzur dəhlizinin regional aktorlar üçün əhəmiyyəti

Zəngəzur dəhlizi Cənubi Qafqazda fəaliyyət göstərən və regionla maraqlanan demək olar ki, bütün əsas aktorların strateji maraqlarının kəsişdiyi bir məkan kimi çıxış edir. Bu dəhliz hər bir aktor tərəfindən fərqli təhlükəsizlik prizmasından qiymətləndirilir və məhz bu fərqli yanaşmalar onun regional əhəmiyyətini daha da artırır.

Zəngəzur dəhlizinin inkişafı və onun 2025-ci il Vaşinqton sammitindən sonra TRIPP (Beynəlxalq Sülh və Rifah üçün Tramp Marşrutu) kimi yenidən çərçivələndirilməsi Cənubi Qafqazın geosiyasətində və ümumilikdə Avrasiya bağlantılarında əhəmiyyətli dönüş nöqtəsi kimi çıxış edir. 2020-ci il üçtərəfli bəyanatı bu xəttin yenidən açılması üçün hüquqi əsas yaratsa da, layihənin TRIPP formatında təqdim olunması və ABŞ-ın prosesə təminatçı aktor kimi daxil olması onun həm mahiyyətini, həm də regional çəkisini köklü şəkildə dəyişirdi [7].

Zəngəzur dəhlizinin Azərbaycan üçün üç əsas üstünlüyü xüsusilə diqqət çəkir. Birincisi, Türkiyə ilə coğrafi integrasiyanın güclənməsidir. Bu gün Azərbaycanla Türkiyə arasında birbaşa və fasiləsiz quru bağlantısı məhduddur. Zəngəzur dəhlizi bu boşluğu dolduraraq iki ölkəni fiziki olaraq daha sıx bağlayacaq. Bu isə ümumilikdə regional integrasiyanın daha real və davamlı hala gəlməsi deməkdir. İkinci mühüm məsələ Azərbaycanın Avropaya çıxış imkanlarının genişlənməsidir. Dəhliz açıldıqdan sonra Azərbaycan Türkiyə üzərindən Avropa bazarlarına daha qısa və effektiv marşrut əldə edəcək. Bu, həm ticarət dövriyyəsini artıracaq, həm də ölkənin tranzit imkanlarını genişləndirərək iqtisadi əlaqələrini daha da gücləndirəcək. Üçüncü və bəlkə də ən həssas məsələ Naxçıvanın blokadadan çıxmasıdır. Uzun illərdir ki, Naxçıvanla Azərbaycanın əsas hissəsi arasında quru əlaqə əsasən İran üzərindən təmin olunur. Zəngəzur dəhlizi bu asılılığı aradan qaldıraraq daha stabil və birbaşa alternativ yaradacaq. Bu isə Naxçıvanın iqtisadi inkişafına və ölkənin ümumi iqtisadi sistemində daha sıx integrasiyasına ciddi təkan verəcək [4].

İqtisadi baxımdan gözləntilər də kifayət qədər konkret rəqəmlərlə ifadə olunur. Proqnozlara görə, dəhlizin açılması Azərbaycanın Türkiyə və Avropa ilə ticarətini təxminən 15 faiz artırma, nəqliyyat xərclərini 30 faizə qədər azalda və yükdaşımanın vaxtını yarıya qədər qısalda bilər. Bu dəhliz ölkənin sənaye baxımından ən aktiv bölgələrini Naxçıvan üzərindən birbaşa Türkiyə sərhədinə bağlayaraq Asiya–Avropa marşrutunu əhəmiyyətli dərəcədə qısaldır. Bu isə həm vaxt, həm də xərclər baxımından ciddi üstünlük deməkdir.

Rəsmi yanaşmada da bu layihənin bir çox iqtisadi dividendlər üzərində qurulduğu aydın görünür. Prezident İlham Əliyev ilkin mərhələdə dəhlizin illik təxminən 15 milyon ton tranzit yük qəbul edə biləcəyini qeyd edib. Bu proqnoz təsadüfi deyil. Çünki son illərdə Azərbaycanın dəmir yolu sistemi artıq bu istiqamətdə transformasiya yaşayır. Azərbaycanın tranzit potensialında müşahidə olunan artım dəmir yolu daşımalarının göstəricilərində də əks olunur. Rəsmi məlumatlara əsasən, 2024-cü ildə Azərbaycan Dəmir Yolları vasitəsilə 18 milyondan artıq yük daşınmış, bunun 7 milyondan çoxunu tranzit yüklər təşkil etmişdir.

Bu faydalar yalnız Azərbaycanla məhdudlaşmayacaq, regiondakı digər ölkələr də bundan yararlana biləcək. Əgər bir qədər geriye baxsaq, 2019–2023-cü illər arasında tranzit daşımaların, demək olar ki, iki dəfə artdığını görürük. Bu dinamika təsdiqləyir ki, Azərbaycan tədricən sadəcə ixracatçı ölkədən çıxar

raq regionda tranzit mərkəzinə çevrilir. 2023-cü ildə müəyyən azalma müşahidə olunsada, ümumi səviyyə yenə yüksək qalıb. Bu isə həm alternativ marşrutların, məsələn İran üzərindən keçən yolların, hələ aktiv olduğunu, həm də Zəngəzur dəhlizi üçün hazırlıqların davam etdiyini göstərir.

Digər tərəfdən, Azərbaycanın xarici ticarət modelinə baxanda maraqlı bir mənzərə ortaya çıxır. Ölkə əsasən öz məhsullarının, xüsusilə neft və qazın ixracına fokuslanıb. Təkrar ixrac və ya tranzit əsaslı ticarət modeli digər bəzi qonşu ölkələrdə olduğu qədər geniş deyil. Bu səbəbdən ümumi ticarət dövriyyəsi nisbətən aşağı görünsə də, Azərbaycanın ixrac etdiyi məhsulların global bazarda tanınması və rəqabət üstünlüyü daha yüksəkdir. Bununla belə, enerji resurslarından yüksək asılılıq uzunmüddətli perspektivdə risk yarada bilər. Mövcud hesablamalara görə, ölkənin neft ehtiyatları kifayət qədər böyükdür, lakin davamlı inkişaf üçün qeyri-neft sektorunun gücləndirilməsi artıq strateji prioritetə çevrilib. Zəngəzur dəhlizi də məhz bu keçidi dəstəkləyən alətlərdən biri kimi çıxış edir.

Artıq Azərbaycanın öz ərazisində infrastruktur quruculuğu sürətlə davam edir. Ermənistan sərhədinə qədər dəmir yolunun böyük hissəsi tamamlanıb, yeni avtomobil yolları çəkilib, enerji xətləri planlaşdırılır. Bütün bunlar Bakının strateji niyyətini açıq göstərir: Naxçıvanı və ümumilikdə regionu ölkənin iqtisadi sistemində daha sıx integrasiya etmək və qeyri-neft sahələrində yeni gəlir mənbələri yaratmaq [5].

Layihənin əsas məqsədi isə aydındır: 1990-cı illərdə kəsilmiş olan Azərbaycanın qərb rayonları ilə Naxçıvan arasında birbaşa quru əlaqəni bərpa etmək. Bu günə qədər Azərbaycan alternativ olaraq Gürcüstan, İran və Türkiyə marşrutlarından istifadə etməyə məcbur idi. Yeni dəhliz bu asılılığı azaldaraq daha optimal və dayanıqlı logistika sistemi yaradacaq. Hətta hesablamalara görə, bu bağlantının bərpası Bakı–Naxçıvan aviareyslərinə ayrılan subsidiyaları ildə təxminən 10 milyon dollar azaltmağa imkan verə bilər. Ümumilikdə isə ixracın 700 milyon dollardan çox artacağı, qeyri-neft ÜDM-in təxminən 2 faiz yüksələcəyi, emal və mədən sektorlarında isə əlavə artımın müşahidə olunacağı gözlənilir.

Bütün bunlar göstərir ki, Zəngəzur dəhlizi sadəcə bir yol layihəsi deyil. O, Azərbaycanın iqtisadi modelinə, regional mövqeyinə və uzunmüddətli inkişaf strategiyasına birbaşa təsir edən çoxşaxəli bir təşəbbüsdür.

Zəngəzur dəhlizi ətrafında Ermənistanda gedən müzakirələr kifayət qədər ziddiyyətlidir. Bir tərəfdən, milli çevrələr, diaspor təşkilatları və vətəndaş

cəmiyyətinin bir hissəsi açıq şəkildə layihəyə qarşı çıxır. Digər tərəfdən isə soyuq iqtisadi hesablamalar göstərir ki, bu layihə Ermənistan üçün uzun illər yığılıb qalmış struktur problemləri aradan qaldırmaq üçün real imkan yarada bilər.

Ermənistanın iqtisadi vəziyyəti uzun illərdir müəyyən məhdudiyyətlərlə formalaşmış. Ölkə həm enerji, həm də ticarət baxımından əsasən iki istiqamətdən – şərqdə İran, qərbdə isə Avropa bazarlarından asılıdır. Bununla yanaşı, iqtisadi modelin mühüm hissəsi Rusiyadan gələn malların yenidən ixracına əsaslanır. Son illərdə bu göstəricilərdə artım müşahidə olunsa da, bu artımın davamlı olacağına dair qəti zəmanət yoxdur. Bu şəraitdə Zəngəzur dəhlizi Ermənistan üçün yeni iqtisadi imkanlar pəncərəsi kimi qiymətləndirilə bilər [3].

Quru ilə dənizə çıxışı olmayan və məhdud marşrutlardan asılı qalan bir ölkə üçün alternativ bağlantıların yaranması strateji əhəmiyyət daşıyır. Bu dəhliz vasitəsilə Ermənistan həm Avropa İttifaqı ilə, həm Türkiyə ilə, həm də region ölkələri ilə əlaqələrini daha çevik şəkildə şaxələndirə bilər. Hazırda Ermənistan əsasən Gürcüstan və İran üzərindən ticarət aparır və bu marşrutlar həm uzun, həm də baha başa gəlir. Həmçinin, Rusiyaya çıxış da dolayısı ilə bu xətlərdən asılıdır. 2022-ci ildən sonra Rusiyaya qarşı tətbiq edilən sanksiyalar fonunda Ermənistanın bu ölkə ilə ticarəti artıb və ölkə müəyyən mənada re-eksport mərkəzinə çevrilib. Zəngəzur dəhlizi bu vəziyyətdə daha qısa və səmərəli alternativ yarada bilər. Bu, yalnız logistikanı yaxşılaşdırmaqla kifayətlənməz, həm də Ermənistanın tranzit ölkə kimi rolunu gücləndirə bilər. Gömrük gəlirləri, infrastruktur investisiyaları və yeni ticarət imkanları bu prosesin mümkün nəticələri kimi görünür [5].

Ermənistan hökuməti ümumilikdə daha geniş bir yanaşmanı müdafiə edir. Bu yanaşmaya görə, regionda kommunikasiyalar “dəhliz” məntiqi ilə deyil, qarşılıqlı suverenliyə hörmət prinsipi əsasında açılmalıdır. Sovet dövründən qalan yolların və dəmir yollarının bərpası, sərhədlərin hüquqi çərçivədə açılması və bütün tərəflər üçün bərabər şərtlərin təmin olunması bu strategiyanın əsasını təşkil edir. Bu yanaşma Baş nazir Nikol Paşinyanın irəli sürdüyü “Sülh kəsişməsi” təşəbbüsündə də öz əksini tapır [4].

İrəvanın əsas arqumentlərindən biri də odur ki, problem layihənin özündə deyil, onun necə təqdim olunması və həyata keçirilmə üsulundadır. Ermənistan tərəfi hesab edir ki, prosesdə təzyiq elementlərinin olması və sərt ritorika etimadı zəiflədir, riskləri isə artırır. Eyni zamanda, belə bir dəhlizin Ermənistanın tam nəzarətindən kənarda fəaliyyət göstərməsi

ehtimalı da narahatlıq doğurur. Bu halda regionda İran, Türkiyə və Rusiyanı birləşdirən, sanksiyalara davamlı yeni bir logistika şəbəkəsinin formalaşması biləcəyi ehtimalı İrəvanda əsas müzakirə mövzudur. Bu narahatlıqları azaltmaq üçün Azərbaycan tərəfi müəyyən mexanizmlər də təklif edib. Məsələn, marşrutun hər iki giriş-çıkış nöqtəsində nəzarət-keçid məntəqələrinin qurulması ideyası irəli sürülüb. Bu yanaşma dəhlizin ekstraterritorial xarakter daşmadığını göstərmək və Ermənistanın ərazi bütövlüyü ilə bağlı sualları yumşaltmaq məqsədi daşıyır.

Nəticədə ortaya mürəkkəb bir mənzərə çıxır: bir tərəfdə iqtisadi zərurət və integrasiya ehtiyacı, digər tərəfdə isə təhlükəsizlik qorxuları və suverenliklə bağlı dərin narahatlıqlar. Zəngəzur dəhlizi məsələsi məhz bu iki xəttin kəsişdiyi nöqtədə dayanır.

Gürcüstanın coğrafi mövqeyi onun əsas strateji üstünlüyüdür. Qara dənizə çıxışı və eyni zamanda Rusiya və Türkiyə kimi iri tranzit mərkəzləri ilə sərhəddə yerləşməsi ölkəyə çoxşaxəli logistika imkanları yaradır. 1990-cı illərdə Ermənistan–Azərbaycan sərhədlərinin bağlanması fonunda Gürcüstan regionun əsas tranzit ölkəsinə çevrilmişdi. Bu üstünlük onun xidmətlərinin keyfiyyətindən çox, coğrafi məcburiyyətdən doğurdu – başqa alternativ yox idi və yüklər faktiki olaraq Gürcüstan üzərindən keçməyə məhkum idi.

Bu gün Gürcüstanın tranzit infrastrukturunu müəyyən üstünlüklərini qoruyur. Dəmir yolu şəbəkəsi kifayət qədər genişdir, limanlar regionun qərbə açılan əsas çıxış nöqtəsi olaraq qalır və son illərdə yüklərin həcmi artım göstərir. Bununla belə, problemlər də az deyil. Limanların dərinliyi iri gəmiləri qəbul etməyə imkan vermir, logistika zəncirlərində əlavə xərclər yaranır, hava şəraiti bəzən fəaliyyətə mane olur. Həmçinin, Ermənistanın Rusiya ilə əsas avtomobil yükdaşımalarının həyata keçirildiyi Verxni Lars marşrutu Gürcüstan üçün mühüm tranzit gəlir mənbələrindən biridir. Lakin marşrutun dağlıq ərazidən keçməsi səbəbindən hava şəraiti, təbii fəlakətlər və yük sıxlığı kimi amillər onun fəaliyyətində fasilələr yarada bilər. Bu məhdudiyyətlər regionun nəqliyyat sisteminin dayanıqlılığı baxımından alternativ marşrutların formalaşdırılmasını aktuallaşdırır [4].

Məhz bu kontekstdə Zəngəzur dəhlizi Gürcüstan üçün real çağırış yaradır. Yeni marşrut Azərbaycanın Naxçıvan və Türkiyə ilə birbaşa əlaqəsini təmin edərək Gürcüstan üzərindən keçmək zərurətini azalda bilər. Bu isə tranzit həcmələrinin, liman dövriliyyəsinin və ümumi gəlirlərin azalması riskini ortaya çıxarır. Amma məsələyə yalnız bu prizmadan baxmaq düzgün olmaz. Əslində, Zəngəzur dəhlizi

regiondakı boşluğu doldurur və daha geniş nəqliyyat şəbəkəsinin formalaşmasına şərait yaradır. Bu isə Gürcüstan üçün yeni rol – sadəcə keçid ölkəsi deyil, daha kompleks logistika mərkəzi olmaq imkanı deməkdir.

Digər tərəfdən isə bu dəyişiklik Gürcüstan üzərindən keçən mövcud nəqliyyat xətlərinin əhəmiyyətini avtomatik şəkildə aradan qaldırmır. Əksinə, Azərbaycan və Türkiyənin Gürcüstan ərazisindən keçən Bakı–Tbilisi–Qars (BTQ) dəhlizinə yönəldiyi davamlı investisiyalar bu marşrutun gələcəkdə də aktuallığını qoruyacağını göstərir. Azərbaycanın bu layihəyə göstərdiyi maliyyə dəstəyi və əlavə investisiya öhdəlikləri Gürcüstanın regional logistika sistemindəki rolunun hələ də vacib olduğunu təsdiqləyir. Yəni Zəngəzur dəhlizi açılarsa belə, Gürcüstan birdən-birə kənarda qalan aktora çevrilir.

Bütün bunları nəzərə alsaq, Gürcüstan üçün üç mümkün ssenari formalaşır: uğurlu adaptasiya və güclənmə, qismən zəifləmə ilə uyğunlaşma, ya da ciddi geriləmə. Ön real variant isə ortada bir yerdədir – müəyyən yük axınlarının Zəngəzura yönəlməsi, amma paralel olaraq Gürcüstanın mövqeyini tam itirməməsi.

Nəticə

Cənubi Qafqaz tarixən böyük siyasi güclərin toqquşduğu strateji məkanlardan biri olmuşdur. 2020-ci ildə baş vermiş İkinci Qarabağ müharibəsindən sonra regionda yeni geosiyasi gündəlik formalaşmağa başlamış və bu prosesin mərkəzində Zəngəzur dəhlizi ideyası yer almışdır. Bu tədqiqat Zəngəzur dəhlizinin inkişafı və onun TRIPP layihəsinə çevrilməsi fonunda Cənubi Qafqazın geosiyasi və iqtisadi strukturunda baş verə biləcək dəyişiklikləri təhlil edir. Əldə edilən nəticələr göstərir ki, TRIPP layihəsi region ölkələri arasında həm iqtisadi, həm də siyasi əməkdaşlıq üçün yeni imkanlar yaradır. Azərbaycan baxımından bu layihə Naxçıvanla birbaşa quru əlaqəsinin bərpaşına şərait yaradır və ölkəni Avrasiya miqyasında mühüm tranzit mərkəzlərdən birinə çevirir. Ermənistan üçün bu proses Türkiyə və Azərbaycanla sərhədlərin açılması perspektivi yaradaraq iqtisadi sistemə yenidən integrasiyanı stimullaşdıracaq. Bu layihə Gürcüstan üzərindən keçən ənənəvi marşrutlara alternativ yaratsa da, ölkə liman və logistika infrastrukturunu inkişaf etdirməklə regional tranzit sistemindəki strateji mövqeyini qorumaq imkanına malikdir.

Nəticə etibarilə, bu araşdırma Cənubi Qafqazda nəqliyyat diplomatiyasının mahiyyətini anlamağa töhfə verir. Tədqiqat göstərir ki, regional əməkdaşlıq

və iqtisadi integrasiya yalnız davamlı siyasi dialoq və qarşılıqlı etimad mühitində mümkün ola bilər. Mövcud texniki və geosiyasi problemlər şəffaflıq və əməkdaşlıq yolu ilə aradan qaldırıldığı təqdirdə, Zəngəzur dəhlizinin TRIPP formatında inkişafı Avrasiya bağlantılarını əhəmiyyətli dərəcədə gücləndirəcək və regionda uzunmüddətli sabitlik və rifahın formalaşmasına töhfə verəcək.

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. Aguiar, Paulo. "The Zangezur Corridor: A Key Trade Link in the South Caucasus," *Geopolitical Monitor*, February 22, 2025.
2. Azimov, R. (2025). *Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri və onların ölkələrin iqtisadi inkişafına təsiri*. *European Journal of Applied Sciences*, 13(3), 117–135.
3. *Beynəlxalq M ünasibətlərin Təhlili Mərkəzi (AIR Center)*. (2026). *TRIPP Zəngəzur dəhlizi: ticarət, tranzit və regional inkişaf üçün strateji bağlantı*. Bakı.
4. Gafarlı, T. (2024). *Unlocking the potential in the South Caucasus: The Zangezur Corridor's impact on the Trans-Caspian International Transport Route (Middle Corridor)*. 148–173.
5. Saçan, A. B. (2025). *Geostrategic analysis of the Zangezur Corridor: Azerbaijan, Armenia and Georgia*. CESD Press, Center for Economic and Social Development (CESD).
6. *Statement by the President of the Republic of Azerbaijan, Prime Minister of the Republic of Armenia and President of the Russian Federation, President of the Republic of Azerbaijan, 10 Kasım 2020*, <https://president.az/en/articles/view/45923>
7. Vasif Huseynov, *Peace in South Caucasus Closer After the Washington Summit, but Uncertainties Loom*, *Eurasia Daily Monitor*, 8 Eylül 2025, <https://jamestown.org/program/peace-in-south-caucasus-closer-after-the-washingtonsummit-but-uncertainties-loom/>.
8. ŞAFAK, B. C. (2025, September 18). *Bölgesel bağlantısallığın güçlendirilmesi bağlamında Zengezur Koridoru (Analiz No: 2025/37)*. *Avrasya İncelemeleri Merkezi*.
9. Üste, A. N., & Aydın, Ü. S. (2022). *Güney Kafkaslarda bölgesel güvenlik kompleksi teorisi bağlamında Zengezur Koridoru'nun önemi*. *Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 20(Özel Sayı), 261–274.

Ay Khan Fariz Isgenderzade
PhD student, Baku State University

The Role of the Zangezur Corridor in Shaping Security in the South Caucasus

SUMMARY

The article examines the role of the Zangezur Corridor in shaping the security environment in the South Caucasus. The study explores the opportunities created by the corridor for Azerbaijan, Armenia, and Georgia in the context of the new geopolitical realities that emerged following the Trilateral Statement of November 10, 2020, and analyzes the possible consequences of its reconceptualization within the TRIPP framework. The findings indicate that the Zangezur Corridor is of significant importance in terms of restoring a direct land connection with Nakhchivan, expanding trade and transit opportunities, and increasing interdependence among the countries of the region. The operation of the corridor is expected to enhance the transit potential of the South Caucasus and accelerate the region's integration into global transportation networks. In this regard, the Zangezur Corridor can be considered one of the important initiatives contributing to sustainable cooperation and stability in the region.

Keywords: *Zangezur Corridor, South Caucasus, regional security, transport diplomacy.*

Айхан Фариз Искендерзаде
Докторант Бакинского Государственного Университета

Роль Зангезурского коридора в формировании безопасности на Южном Кавказе

РЕЗЮМЕ

В статье исследуется роль Зангезурского коридора в формировании среды безопасности на Южном Кавказе. В рамках исследования рассматриваются возможности, которые коридор открывает для Азербайджана, Армении и Грузии в условиях новых геополитических реалий, сложившихся после Трёхстороннего заявления

от 10 ноября 2020 года, а также анализируются возможные последствия его новой концептуализации в формате TRIPP. Результаты исследования показывают, что Зангезурский коридор имеет важное значение с точки зрения восстановления прямого сухопутного сообщения с Нахчываном, расширения торговых и транзитных возможностей, а также усиления взаимозависимости между странами региона. Начало функционирования коридора позволит увеличить транзитный потенциал Южного Кавказа и ускорить интеграцию региона в глобальные транспортные сети. В этом контексте Зангезурский коридор может рассматриваться как одна из важных инициатив, способствующих укреплению устойчивого сотрудничества и стабильности в регионе.

Ключевые слова: *Зангезурский коридор, Южный Кавказ, региональная безопасность, транспортная дипломатия.*

Rəyçi: Siyasi elmlər üzrə fəlsəfə doktoru

Nəsrin Süleymanova

Məqalə redaksiyaya daxil olub: 05.03.2026

Çapa qəbul olunub: 16.04.2026

The date of the admission of the article to the editorial office: 05.03.2026

Accepted for publication: 16.04.2026