

## ZƏNGƏZUR-NAXÇIVAN-İSTANBUL MARŞRUTU ÜZRƏ REGIONAL ƏMƏKDAŞLIQ PERSPEKTİVLƏRİ

<sup>1</sup> Ali JABBAROV  
<sup>2</sup> Sevinj ABBASOVA  
<sup>3</sup> Haluk TANRIVERDI

<sup>1</sup> Assoc. Prof. Nakhchivan University, Republic of Azerbaijan, [alijabbarov@yahoo.com](mailto:alijabbarov@yahoo.com),  
ORCID :0000-0001-9777-3664

<sup>2</sup> Assoc. Prof., Nakhchivan State University, Republic of Azerbaijan, [abbasova.s.z@mail.ru](mailto:abbasova.s.z@mail.ru)  
ORCID: 0000-0002-7529-909

<sup>3</sup> Prof.Dr. Istanbul University, Republic of Turkey, [haluktanriverdi34@gmail.com](mailto:haluktanriverdi34@gmail.com)  
ORCID: 0000-0002-2716-0405

Sorumlu Yazar  
E-mail: [alijabbarov@yahoo.com](mailto:alijabbarov@yahoo.com)

Geliş Tarihi: 09.02.2022  
Kabul Tarihi: 25.06.2022

### Özet

Bu məqalədə Azərbaycan Respublikasının 2020-ci ilin payızında zəfəri ilə başa çatmış 44 günlük müharibədən sonra Cənubi Qafqazda yaranmış yeni geostrateji vəziyyət və gələcək üçün əlverişli olan iqtisadi-mədəni əməkdaşlıq perspektivlər vəd edən Zəngəzur-Naxçıvan-İstanbul marşrutu istiqamətində araşdırmalar aparılmışdır. Ermənistanın işğalından sonra azadlığa qovuşmuş olan Şərqi Zəngəzur və Qarabağ ərazisində, habelə tarixi Azərbaycan torpaqları olan Qərbi Zəngəzur--Mehri, Qafan, Gorus və Qarakilsə (Sisiyan) ərazilərində olan turizm ehtiyatlarından, habelə Naxçıvan Muxtar Respublikasının bu marşrut üzərində yerləşən potensialından istifadə, Zəngəzur dəhlizindən keçməklə Orta Asiyadan Türkiyə Respublikasının İstanbul şəhərinə qədər yerləşən geniş coğrafiyada bölgə ölkələrinin əməkdaşlıq perspektivlərinə baxılmışdır.

Açar sözlər: Türkiyə; Azərbaycan; Naxçıvan; Zəngəzur koridoru; regional əməkdaşlıq; turizm

## REGIONAL COOPERATION PROSPECTS ON THE ZANGAZUR-NAKHCHIVAN- ISTANBUL ROUTE THE RESUME

### Abstract

This article studies the new geostrategic situation in the South Caucasus after the 44-day war, which ended with the victory of Azerbaijan in autumn 2020, and the Zangazur-Nakhchivan-Istanbul route, which promises economic and cultural cooperation. Also using the tourism resources in East Zangazur and Karabakh, which were liberated after the Armenian occupation, as well as the historical Azerbaijani lands of Western Zangazur — Mehri, Gafan, Gorus and Garakilsa (Sisiyan), as well as the potential of the Nakhchivan Autonomous Republic on this route, through the Zangazur corridor prospects for cooperation between the countries of the region in the vast geography from Central Asia to the city of Istanbul in the Republic of Turkey were researched.

Keywords: Turkey; Azerbaijan; Nakhchivan; Zangazur corridor; regional cooperation; tourism

## ПЕРСПЕКТИВЫ РЕГИОНАЛЬНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ПО МАРШРУТУ ЗАНГЕЗУР-НАХЧЫВАН-СТАМБУЛ РЕЗЮМЕ

### xülasə

В данной статье исследуется новая геостратегическая ситуация на Южном Кавказе после 44-дневной войны, закончившейся победой Азербайджана осенью 2020 года, и маршрут Зангезур-Нахчыван-Стамбул, обещающий экономическое и культурное сотрудничество. Также вопросы использования туристических ресурсов Восточного Зангезура и Карабаха, которые были освобождены после армянской оккупации, а также исторические азербайджанские земли Западного Зангезура - Мехри, Гафан, Горус и Гаракилса (Сисиан), а также потенциал Нахчыванской Автономной Республики на этом маршруте, через Зангезурский коридор и перспективы сотрудничества между странами региона на обширной географии от Средней Азии до города Стамбул в Турецкой Республике были исследованы

**Ключевые слова:** Турция; Азербайджан; Нахчыван; Зангезурский коридор; региональное сотрудничество; туризм

## 1. TƏQDIMAT

Cənubi Qafqaz özünün tarixi keçmişi, burada yaşayan xalqların mədəniyyəti, məskunlaşma yerləri, böyük dövlətlərin buradakı maraqları baxımından son 200 il ərzində həmişə diqqət mərkəzində olmuşdur. Xüsusən, XIX əsrin əvvəllərindən başlayaraq bu torpaqlarda Rusiya və İran arasındakı müharibələr nəticəsində Rusiyanın mövqeyinin möhkəmlənməsi sonrakı dövrlərdə burada yaşayan xalqlar arasındakı münasibətləri də yeni biçimdə formalaşdırmış, eyni zamanda bir sıra münaqişələr üçün də arxazəmini yaratmışdır. Tarixi Azərbaycan torpaqları olmuş Qarabağa və Zəngəzura ermənilərin məqsədli şəkildə köçürülməsi və yerli insanların buradan zorla sıxışdırılıb çıxarılması prosesləri fonunda baş verən bütün hadisələr son nəticədə bu ərazidə Naxçıvanın Azərbaycanın əsas hissəsindən ayrılışına səbəb olmuşdur.

## 2. ZƏNGƏZUR. TARIXI-COĞRAFI ARAYIŞ

Coğrafi cəhətdən Zəngəzur dağ silsiləsi ilə Qarabağ yaylası arasında yerləşən Zəngəzur bölgəsi Azərbaycanın tarixi ərazilərindən biridir. Qədim dövrlərdə və erkən orta əsrlərdə Zəngəzurun ərazisi Azərbaycan ərazisində mövcud olmuş Albaniya dövlətinin Sünik əyalətinin tərkibinə daxil idi. Sünikin şərqində yerləşən Zəngəzur onun 12 havarından 7-sini əhatə edirdi. Sünik Cənubi Qafqazda xristianlığın ilk yayıldığı bölgələrdən biri hesab edilir. Xristianlığın qəbulundan sonra Sünikdə möhtəşəm məbədlər, kilsələr tikilməyə başlamışdı. Lakin VIII-IX əsrlərdən başlayaraq, bütün Albaniyada olduğu kimi, Sünikdə də erməni qriqorian kilsəsi alban kilsəsini sıxışdırmağa, xristian əhalisini sürətlə qriqorianlaşdırmağa başladı. (11, c.95). Əvvəl alban kilsəsi olmuş Tatev kilsəsi 909-cu ildə erməni-qriqorian kilsəsinə çevrildi.

Ərəb işğallarına qədər Sasanilərin vassalı olan Sünik VII əsr əvvəllərindən 705-ci ilə, ərəblərin Albaniyanı işğal etməsinə qədər Albaniyada hökmranlıq etmiş Mehranilər sülaləsindən asılı idi. Ərəb xilafətinin zəifləməsindən sonra IX-X əsrlərdə Zəngəzur Azərbaycan ərazisində mövcud olmuş müxtəlif müsəlman dövlətlərinin tərkibində olmuşdur. XI əsrdən başlayaraq Oğuz türklərinin Azərbaycana axınları ilə Zəngəzurda türk etnik amili aparıcı amilə çevrildi. 1088-ci ildə Səlcuqilər imperiyası tərəfindən Sünik vilayətinin daxil olduğu Şəddadilər dövlətinin varlığına son qoyulduqdan sonra Zəngəzurun tarixi Azərbaycan ərazisində baş verən tarixi-siyasi proseslərlə sıx bağlı olmuş, XIX əsrin əvvəllərinə qədər müxtəlif türk-müsəlman dövlətlərinin (Eldənizlər, Qaraqoyunlular, Ağqoyunlular, Səfəvilər) tərkibində olmuşdur. Nadir Şah Əfşarın imperiyasının (1736-1747) süqutu ərəfəsində Zəngəzur Azərbaycan inzibati vahidinin tərkib hissəsi idi. İmperiyanın süqutundan sonra Zəngəzurun ərazisi Azərbaycanda yaranmış Təbriz, Qaradağ, Naxçıvan və Qarabağ xanlıqları arasında mübarizə obyektinə çevrilmiş, bu mübarizədə qalib gəlmiş Qarabağ xanı Pənahəli xan Cavanşir Zəngəzurun bütün ərazisini öz dövlətinə qatmağa nail olmuşdur (4, s.184). Qarabağ xanlığının 21 mahalından 9-u (Sisian, Tatev, Qaraçorlu, Püsyən, Bərgüşad, Qafan, Mehri, Çavandur/Çuldur) Zəngəzurun ərazisi idi.

1805-ci may ayının 5-də Rusiya imperiyası ilə Qarabağ xanlığı arasında bağlanmış Kürəkçay müqaviləsinə görə bütün Qarabağ xanlığının əraziləri, o cümlədən Zəngəzur Rusiyanın tabeliyinə keçdi.

1828-ci ildə Türkmənçay müqaviləsinin bağlanması ilə bütün Cənubi Qafqazın işğalını başa çatdıran çar Rusiyası burada bir sıra inzibati islahatlar həyata keçirdi. 1841-ci ildən 1868-ci ilədək Zəngəzurun ərazisi Şuşa qəzasının tərkibində olmuş (1849-1868-ci illərdə Zəngəzurun cənub torpaqlarını təşkil edən Mehri sahəsi (Qafan, Mehri-Güney, Çuldur və Püsyən) İrəvan quberniyasının Ordubad qəzasına verilmişdi - S.A.), 1868-ci ildə Yelizavetpol quberniyasının yaradılması ilə Zəngəzur Şuşa qəzasının tərkibindən çıxarılaraq Mehri sahəsi ilə birlikdə ayrıca qəza kimi quberniyanın tərkibinə daxil edilmişdi. Zəngəzur qəzasının ümumi ərazisi 6747 kv. verst (təqribən 7.193 kv.km) təşkil edirdi. Çarizmin həyata keçirdiyi inzibati-ərazi dəyişiklikləri əslində mövcud etnik və iqtisadi amilləri nəzərə almadan, gəlmə ermənilərin hesabına yerli türk-müsəlman əhalisinin üstünlüyünü sarsıtmaq məqsədi güdürdü. Regionda özünə güclü etnik-konfessional dayaq yaratmaq məqsədilə çar hakimiyyəti qonşu ölkələrdən kütləvi surətdə erməni əhalisini Şimali Azərbaycan torpaqlarında, o cümlədən Zəngəzurda yerləşdirirdi. Çarizmin köçürmə siyasəti nəticəsində Zəngəzur qəzasında ermənilərin sayı sürətlə artır, onların qəzada siyasi və iqtisadi mövqeləri getdikcə möhkəmlənirdi. Mütləq əksəriyyəti türk mənşəli olan toponimlər də erməniləşdirməyə məruz qalırdı. 1905-1906-cı illərdə Rusiyada mürəkkəb vəziyyətdən istifadə edən erməni millətçiləri Cənubi Qafqazın bir çox ərazilərində olduğu kimi Zəngəzurda da dinc türk-müsəlman əhalisinə qarşı kütləvi zorakılıqlar törətmiş, yüzlərlə günahsız insan

erməni vəhşiliyinin qurbanı olmuşdu. Bu barədə görkəmli Azərbaycan yazıçısı M.S.Ordubadinin “Qanlı illər” adlı kitabında ibrətamiz faktlar mövcuddur (10, s.152-179). Lakin bütün bunlara baxmayaraq Zəngəzur bölgəsində erməni əhalisinin mütləq üstünlüyünə nail olmaq mümkün olmamışdı. Bunu həm həmin dövrün statistik məlumatları, həm də erməni və rus müəlliflərinin etirafları da təsdiq edir. 1917-ci il Qafqaz təqviminə görə Zəngəzur qəza əhalisinin 44,5%-ni ermənilər, 54,9%-i müsəlmanlar təşkil edirdi (13, s.194-197). B.İşxanyan soyadlı erməni müəllifi bu illərdə qəzanın əhalisinin 59,98%-nin müsəlmanlardan ibarət olduğunu təsdiqləyir (12, s.34.) Həmin dövrdə qəzada olan 406 kəndin 314-də azərbaycanlılar, cəmi 92-də ermənilər yaşayırdı. Qəzada toponimlərin, o cümlədən kənd adlarının mütləq əksəriyyəti türk mənşəli idi (6, s.13)

I Dünya müharibəsi nəticəsində dünyada və regionda yaranmış şəraiti özlərinə fürsət bilən erməni şovinist-millətçi dairələri Azərbaycanın bir çox bölgələri kimi Zəngəzura da yenidən türk-müsəlman əhaliyə qarşı kütləvi zorakılıqlara başlayaraq bölgənin etnik vəziyyətini öz xeyirlərinə dəyişmək və Ermənistanın tərkibinə qatmaq planlarını həyata keçirməyə başladılar. 1918-ci ilin yayında Andranikin qoşunlarının bölgəyə müdaxiləsi ilə Zəngəzura türk-müsəlman əhalinin soyqırımı daha da genişlənmiş, qəzanın qərb hissəsindən (Sisian, Gorus, Qafan) azərbaycanlılar tamamilə qovulub çıxarılmışdılar. Andranik, Şahnazarov, Dro, Njde, Paqos kim qaniçənlərin başçılığı altında erməni nizami dəstələrin fəaliyyəti nəticəsində 1918-1921-ci illərdə Zəngəzura 10 mindən çox azərbaycanlı öldürülmüş və yaralanmış, 60 mindən çox insan öz evlərindən didərgin düşmüş, 200-ə yaxın kənd dağıdılmışdı. Zəngəzuru işğal etdikdən sonra ermənilərin əsas məqsədi Qarabağı və Naxçıvanı ələ keçirmək idi. 1919-cu ilin yayında Azərbaycan ordusunun həyata keçirdiyi əməliyyatlar nəticəsində Zəngəzurun şərq hissəsi (Qubadlı və Zəngilan rayonları) Azərbaycan ordusunun nəzarətinə keçsə də, qəzanın digər hissələrini erməni hərbi dəstələrindən təmizləmək mümkün olmadı (6; 9).

Beləliklə, 1918-1920-ci illərdə Zəngəzur bölgəsində cərəyan edən hərbi və siyasi proseslər nəticəsində Ermənistan Zəngəzurun 4505,5 kv.km. təşkil edən qərb hissəsini (Sisian, Gorus, Qafan və Mehri rayonlarını) işğal etmiş və sonrakı illərdə bu rayonları öz ərazisinə qata bilmişdi. Ermənistanın sovetləşməsindən sonra bolşevik Rusiyasının təzyiqi altında Zəngəzurun Ermənistana verilməsi istiqamətində 1920-ci ilin sonu - 1921-ci ilin əvvəllərində atılmış addımlar Qərbi Zəngəzurun həmişəlik itirilməsi ilə nəticələndi. Vaxtilə Qərbi Zəngəzurdan qovulmuş 60 mindən çox azərbaycanlı qaçqının yalnız 5 min öz vətəninə dönməyə nail olmuşdu. (6, s.134-136). Qərbi Zəngəzurun itirilməsi ilə Azərbaycanın əsas ərazisi ilə onun tarixi ərazisi olan Naxçıvan arasında quru əlaqəsi də aradan qaldırılmış oldu. Bolşeviklər tərəfindən Qərbi Zəngəzurun Ermənistana verilməsi nəinki Azərbaycanın, həm də bütün türk dünyasının birliyinə zərbə vurmaq, coğrafi cəhətdən onun iki yerə parçalanması məqsədi güdülürdü.

Sovet rejimi Qərbi Zəngəzuru Ermənistana verməklə kifayətlənməyərək Azərbaycanla Naxçıvan arasındakı məsafəni böyütmək məqsədilə 20-30-cu illərdə Azərbaycanın bir çox ərazisini (Naxçıvanın 11, Şərqi Zəngəzurun 16 kəndi) Ermənistana verməklə onun tərkibində qalmış Qərbi Zəngəzurun ərazisini xeyli genişləndirdi (14). Bu kəndlərdən Ordubadın Qərçivan kəndi bütünlüklə, Kilit kəndinin ərazisinin bir hissəsi, eləcə də Zəngilanın Nüvədi, Eynədzor və Tuğut kəndləri yeni yaradılmış Mehri rayonuna verildi və nəticədə Azərbaycanın əsas ərazisi ilə Naxçıvan arasındakı süni dəhlizin uzunluğu da xeyli artırıldı.

Sovet Ermənistanı rəhbərliyinin antitürk siyasəti Zəngəzura türk-Azərbaycan amilinin getdikcə sıxışdırılıb çıxarılmasına gətirib çıxardı. Sovet dövründə azərbaycanlılara qarşı ayrı-seçkilik siyasəti özünü əksər Azərbaycan kəndlərinin erməni kəndlərinə birləşdirilməsində, Azərbaycan məktəblərinin bağlanması, bölgənin türk mənşəli bütün toponimiyasının erməniləşdirilməsində, dini ibadət yerlərinin -- məscidlərin, pirlərin, məqbərələrin məhv edilməsində göstərirdi. (7, s. 50-51) Erməni millətçilərinin 1988-ci ildə başladığı “Qarabağ” fitnəkarlığı həm də Ermənistan SSR-də yaşayan azərbaycanlıların kütləvi qətli və deportasiyası ilə müşayiət olundu. Ermənistan SSR-dən ilk qaçqın dalğası məhz Zəngəzurdan başladı. Həmin il ərzində Zəngəzurun demək olar ki, bütün azərbaycanlı əhalisi öz doğma yurdlarından deportasiya olundu. 1991-ci ilin avqustunda Zəngəzurun azərbaycanlılar yaşayan sonuncu kəndinin — Mehri rayonunun Nüvədi kəndin əhalisinin qovulması ilə Zəngəzur bölgəsinin “türksüzləşdirilməsi” prosesi başa çatdırıldı.

1991-1994-cü illərdə Ermənistanın Azərbaycana hərbi təcavüzü nəticəsində Dağlıq Qarabağ və onun ətrafındakı 7 rayonun (Laçın, Kəlbəcər, Ağdam, Füzuli, Qubadlı, Zəngilan və Cəbrayıl) əraziləri işğal edilmişdir. 20 min nəfərdən artıq azərbaycanlı həlak olmuş, 4866 nəfər itkin və əsir düşmüş, girov götürülmüşdür. Təxminən 100 min nəfər yaralanmış, 50 min nəfər müxtəlif dərəcəli xəsarət alaraq əlil olmuşdur. Hərbi təcavüz ölkəmizin 17 min kv. km. ən məhsuldar torpaqlarının işğalına, 900 yaşayış

məntəqəsinin, on minlərlə sənaye, təhsil, mədəniyyət müəssisəsinin dağıdılmasına səbəb olmuşdur. Lakin Azərbaycan xalqı 30 il ərzində işğal faktı ilə razılaşmayaraq torpaqlarının azad olunacağı ümidi ilə yaşamışdır. Nəhayət, 2020-ci il sentyabrın 27-də ermənilərin təxribatının qarşısını almaq məqsədilə hərbi əməliyyatlara başlayan Azərbaycan Silahlı Qüvvələri 44 günlük müharibə nəticəsində işğal olunmuş ərazilərini azad etməyə nail oldu. Dağlıq Qarabağ münaqişəsinin artıq həll olunduğunu təsdiq edən, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti, Ermənistan Respublikasının baş naziri və Rusiya Federasiyasının Prezidentinin 10 noyabr 2020-ci il tarixli bəyanatında Azərbaycan Respublikasının qərb rayonları ilə Naxçıvan MR arasında nəqliyyat əlaqələrinin bərpası haqqında xüsusi bənd öz əksini tapmışdır (3). Qədim Zəngəzur torpağından keçəcək dəhliz coğrafi baxımdan iki yerə parçalanmış türk dövlətlərini birləşdirən bir yol olacaq. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin qeyd etdiyi kimi: “Zəngəzur dəhlizinin yaradılması bizim milli, tarixi və gələcək maraqlarımıza tam cavab verir... Beləliklə, Azərbaycan xalqı 101 il bundan əvvəl bizim əlimizdən alınmış Zəngəzura qayıdacaqdır” (2).

Bu yolun açılması həm də Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun inkişafına töhfə verəcəkdir. Məlum olduğu kimi, Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin 7 iyul 2021-ci il tarixli Fərmanı ilə Azərbaycan Respublikasının iqtisadi rayonlarının yeni bölgüsü təsdiq edilmiş, əvvəllər Zəngəzur qəzasının tərkibində olmaları və ənənəvi sosial-iqtisadi, tarixi-mədəni bağlılıqları olan Zəngilan, Qubadlı, Cəbrayıl, Laçın və Kəlbəcər rayonları Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda birləşdirilmişdir (1). Zəngəzuru Azərbaycanın tarixi torpağı adlandıran Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev dəfələrlə əminliklə bildirmişdir ki, vaxt gələcək biz azərbaycanlılar bütün tarixi torpaqlarımıza qayıdacağıq. Bu gün biz bunun gerçəkləşməsinin canlı şahidləriyik.

Zəngəzur dəhlizinin fəaliyyətə başlaması “Şərqi qapısı” sayılan Naxçıvan bölgəsinin ana vətənlə — Azərbaycanla birbaşa əlaqəsinin bərpasına, muxtar respublikanın nəqliyyat blokadasından çıxmasına gətirib çıxarmaqla yanaşı, bölgənin mühüm nəqliyyat-kommunikasiya qovşağı kimi regional geosiyasi və iqtisadi proseslərdə strateji rolunun və əhəmiyyətinin artmasına şərait yaradacaqdır.

2020-ci ilin 10 noyabrında Ermənistanın təslim olması ilə imzalanan Bəyannamədə göstəriləndiyi kimi Zəngəzur koridorunun açılması həm də yeni dövrün tələblərindən doğan bir zərurətdir. Belə ki, işğalçı Ermənistanın ötən yüz il ərzində, xüsusən 1988-ci ildən başlayaraq həyata keçirliyi təcavüzkarlıq siyasəti nəticəsində Cənubi Qafqaz tarixinin ən ağır dövrlərindən birini yaşamışdır (12). Erməni millətçilərinin təcavüz və qəsbkarlıq əməllərindən maddi və mənəvi əziyyət çəkən bu ölkədəki soydaşlarımız və Azərbaycan Respublikası vətəndaşları ilə yanaşı əslində bütün bölgədə yaşayan insanlar üçün bu dövr risk və təhlükələrlə dolu olmuşdur. Ermənilər təkcə Qarabağda və Azərbaycanın digər işğal olunmuş ərazilərində bəd əməllər törətməklə kifayətlənməyərək bütün bölgədə hamının əziyyət çəkdiyi terror və ekoloji terror törətmiş, turizm səyahətləri və uzunmüddətli investisiyalar üçün riskli bölgə antireklamı formalaşdırılmış, işğal altında saxladığı bölgəni narkotrafik koridoruna və radikal terror ünsürlərinin bəsləndiyi münbit məkana çevirmişlər. Nəticədə hər cür təbii-iqlim, mineral, su, torpaq, meşə, unikal təbiət guşələri və tarixi zənginliklərlə dolu olan bu mühüm bölgə yaranmış iqtisadi fərsətlərdən yararlanma bilməyərək, ümumilikdə, xeyli zərər uğramışdır. Şübhəsiz, öz təcavüzkar əməllərinin qarşılığında iqtisadi və humanitar layihələrdən kərada qalaraq təklənmiş Ermənistan da xeyli zərəmə uğrayaraq ciddi böhrana məruz qalmışdır. Bu mənada, Ermənistanın təslim olması ilə nəticələnən 44 günlük Vətən müharibəsindən sonrakı yeni geostrateji vəziyyət bu coğrafiyanı paylaşan bütün dövlətlər və onların xalqları üçün yeni perspektivlər vəd edir. Qarabağda işğalın sona çatdırılması, burada normal həyat üçün zəruri şəraitin yaradılması, məcburi köçkünlərin öz doğma yurdlarına qaytarılması ilə yanaşı açılacaq Zəngəzur koridoru da Azərbaycan və Ermənistan ilə yanaşı bu bölgənin inkişafında maraqlı olan digər qonşu və böyük dövlətlərin də diqqətini çəkməkdədir.

Zəngəzur koridoru Azərbaycanın Zəngilan rayonu ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında Ermənistan ərazisində qalmış Qərbi Zəngəzur vilayətinin Mehri rayonu ərazisindən keçən 42 kilometrlik məsafədədir (16). 1988-ci ilə qədər burada mövcud olan yol və rabitə əlaqələri vasitəsilə təkcə Azərbaycanın Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə deyil, eləcə də bütün Ermənistanın da demək olar ki, əsas nəqliyyat və lojistika məsələləri həll olunurdu. Belə bir fakt vardır ki, o zamanlar buradan keçən yüklərin təxminən 85 faizi məhz Ermənistan üçün ünvanlanırdı (16). Yaxud, o zaman Azərbaycan Dəmir Yolunun tabeliyində olan bu hissənin saxlanması və işlədilməsi üçün Azərbaycan Respublikası hökumətinin nə qədər vəsait sərf etdiyi də indi hər kəsə məlumdur. Ancaq təəssüf ki, erməni işğalı ilə bölgənin can damarı olmuş bu mühüm kommunikasiya marşrutu da bağlanmış və ermənilər burada mövcud olmuş bütün infrastrukturunu və maddi-texniki imkanları sonuna qədər məhv etmişlər. Bununla yanaşı artıq münaqişənin keçmişdə qaldığı yeni dövrdə Azərbaycan Respublikası bütün iqtisadi

imkanları ilə bu marşrutun da bərpası üçün lazım olan hər bir tədbirin həyata keçirilməsində öz qətiyyətini ortaya qoymaqla bu istiqamətdə də qalib ölkəyə layiq olan siyasət yeridir. Şərqi Zəngəzurun işğaldan azad edilməsindən cəmi bir il keçməsinə baxmayaraq Şərqi Zəngəzur ərazisində dövlət başçısının tapşırığı ilə bu bölgənin sosial-iqtisadi inkişafında mühüm rol oynayacaq mühüm iqtisadi və infrastruktur layihələri uğurla həyata keçirilir. Mühüm strateji əhəmiyyətə malik 124 km-lik Horadiz-Cəbrayıl-Zəngilan-Ağbənd avtomobil yolu Füzuli, Cəbrayıl və Zəngilan rayonlarının ərazisindən keçir Hacıqabul-Horadiz-Ağbənd-Zəngəzur dəhlizi magistral avtomobil yolunun bir hissəsi olmaqla, Zəngilanı Azərbaycanın digər rayonları və Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə birləşdirmək baxımından çox böyük əhəmiyyət kəsb edir. Bu yolla paralel Horadiz-Ağbənd dəmir yolu da bərpa edilir. Tarixi Azərbaycan ərazisi olan Zəngəzurdan keçəcək bu kommunikasiyalar bölgənin tranzit xəritəsinə mühüm yeniliklər gətirəcək. Rusiya, Çin, İran, Avropa İttifaqı və digər ölkələr üçün də regionda yeni nəqliyyat imkanlarının yaradılması kimi strateji əhəmiyyət kəsb edən Zəngəzur dəhlizi effektiv nəqliyyat infrastrukturunu olmaqla xarici şirkətlərin regiona sərmayə yatırmaq istəklərini də əhəmiyyətli dərəcədə artıracaq. Zəngəzur dəhlizinin istifadəyə verilməsi Türkiyədən başlayaraq quru yol xətti ilə Azərbaycana, daha sonra Xəzər dənizi vasitəsilə Orta Asiya ölkələrinə və Çinə çıxış imkanlarının yaranmasını təmin edəcəkdir. Vaxtilə bütün türk dünyasında, xüsusilə Azərbaycan və Türkiyənin qarşılıqlı münasibətlərin inkişafına mane olmaq məqsədilə Azərbaycandan alınıb Ermənistanla birləşdirilən qədim Azərbaycan torpağı olan Zəngəzur indi bütün türk dünyasını birləşdirən körpü rolunu oynayacaq. Başqa sözlə, Türk dünyası uzun illərdən sonra yenidən Zəngəzur dəhlizi vasitəsilə birləşəcək.

Zəngəzur dəhlizinin açılmasına ən böyük maraqlı tərəf şübhəsiz, Azərbaycan Respublikasıdır. Bununla yanaşı mövcud vəziyyəti və gestrateji maraqları qəzərə almaqla Zəngəzur dəhlizinin açılmasına maraqlı olan ölkələri dörd qrup halında təsnif etmək mümkündür:

1. Azərbaycanın da daxil olduğu Türk dünyası dövlətləri qrupu;
2. Bir-birinə bənzər ortaq maraqları olan İran və Rusiya;
3. ABŞ, Çin, İngiltərə, Fransa kimi iri dövlətlər;
4. İqtisadi cəhətdən olduqca zəif və asılı vəziyyətə düşmüş Ermənistan.

### **2.1. Zəngəzur dəhlizi və Türk dünyası.**

Zəngəzur dəhlizi Türk dünyasının yeni qapısıdır. Bu qapı XX əsrin əvvəllərində Zəngəzurun heç bir əsası olmadan zorla Ermənistanla verilməsi ilə coğrafi olaraq kəsilmiş birbaşa yolun yenidən bərpası olacaq. Zamanın diqtəsi ilə 1990-cı illərdən sonrakı proseslər Azərbaycanla yanaşı keçmiş SSRİ-nin dağılması ilə müstəqilliyə qovuşmuş Orta Asiya ərazisindəki türkdilli dövlətlərin də bölgənin lider dövləti Türkiyəyə birbaşa çıxışının əldə olunmasına imkan yaradacaq. Bu yol eyni zamanda dünya da yeni bir iqtisadi gücün də simvolu kimi tanınacaqdır. Belə ki, dəhliz 1,1 trilyon dollardan çox nominal ümumi daxili məhsulu olan türkdilli ölkələri strateji və iqtisadi baxımdan birləşdirəcək. Bu, ümumi daxili məhsulu 761,4 milyard dollar olan qardaş Türkiyə, 181,7 milyard dollar olan Qazaxıstan, 57,9 miyard dollar olan Özbəkistan, 48 milyard dollar olan Azərbaycan, 48 milyard dollar olan Türkmənistan və 8,5 milyard dollar olan Qırğızıstan üçün yeni bir iqtisadi-mədəni əlaqə qapısıdır (17).

Hazırda dünyada baş verən hadisələr, xüsusən Rusiya-Ukrayna münasibətlərinin gərginləşməsi, Orta Asiya və Çinə qarşı olan maraqların kəsişməsi və eləcə də texnogen faktorlar zəminində (Süveyş kanalında baş vermiş gəmi qəzası nəticəsində) Avropa-Asiya dəhlizində ənənəvi maqrutlara nisbətən yeni alternativ tranzit koridorunun formalaşdırılması zərurət kimi ortaya çıxmaqdadır. Daha da irəli perspektivə nəzər salsaq, Zəngəzur koridorunun XXI əsrdə yeni geopolitik münasibətlər formalaşdıracağını, dünya enerji və texnologiya bazarında yeni münasibətlər formalaşdıracağını söyləmək olar. Koridorun işə salınması ilə yaranacaq yeni regional əməkdaşlıqların daha da inkişaf edib, gələcəkdə hətta təhlükəsizlik sahəsində yeni əməkdaşlıq formatlarına keçilməsinə də səbəb olacağını düşünmək olar ki, bu da qlobal sülhə böyük töhfə olacaqdır.

Zəngəzur koridoru Qarabağın işğaldan sonra yenidən inşası üçün mütləq şərtlərdən biridir. Azərbaycan hökuməti özünün daxili resursları hesabına bu mühüm vəzifəyə uğurla başlamış və qısa müddətdə işğaldan azad olunmuş ərazilərdə minaların təmizlənməsindən başlamış, enerji, yol, su, lojistika təminatında, öz doğma yurdlarında yenidən məskunlaşacaq insanların normal sosial həyatı üçün zəruri şəraitin yaradılmasınadək bütün işləri sürətlə aparmaqdadır. Erməni vandalları tərəfindən dağıdılmış ərazilərdə ağıllı yaşayış məntəqələrinin yaradılması, yaşıl enerji, ekoloji təmiz istehsal standartlarının tətbiqi bu mənada təkcə Cənubi Qafqaza deyil, bütün yaxın regiona yeni istehsal-idarəetmə modelləri də qazandıracaq. Ona görə də bu işlərdən həm Azərbaycanın, həm də revanşist

Ermənistan da daxil olaraq bütün bölgə ölkələrinin də faydalana bilməsi üçün Zəngəzur dəhlizinin açılması mütləq zərurətdir.

Koridorun açılması üçün 15 iyun 2021-ci ildə imzalanmış Şuşa Bəyannaməsi ilə Azərbaycan Respublikası və Türkiyə Respublikası arasında rəsmən müttəfiqlik elan olunmasından sonra bu koridor vasitəsilə yaranacaq əlaqələrin miqyası da genişlənəcəkdir. Qeyd olunan ölkələrin iqtisadi potensialı və texnoloji imkanları təbii resurslarla birləşincə Şanxay-İstanbul-Frankfurt-London marşrutu üzərində yeni bir etibarlı ticarət kanalının da işə düşəcəyi proqnozunu vermək mümkündür. Belə ki, bu gün Azərbaycan Şərqi-Qərbi və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin formalaşmasında yaxından iştirak edən bir ölkə kimi həm birbaşa həmin nəqliyyat dəhlizlərinin regional hissəsinin inkişafına mühüm təsir göstərərək, bu işə mühüm maliyyə dəstəyi də nümayiş etdirir.

## **2.2. Zəngəzur dəhlizi və Naxçıvan.**

Zəngəzur dəhlizinin mühüm bir hissəsi Naxçıvan Muxtar Respublikasından keçir. Belə ki, tarixən İpək yolu üzərindəki mühüm ticarət qovşaqlarından biri olmuş Naxçıvanın geostrateji əhəmiyyəti sonrakı dövrlərdə daha artaraq Rusiyadan İrana, Avropadan Hindistana gedən yollar üzərində mühüm bir tranzit məntəqəyə çevrilmişdir. Artıq XX əsrin əvəllərində 1903-cü ildə Çar Rusiyası hər yerdə olduğu kimi öz nüfuzunu artırmaq məqsədilə cənub sərhədlərində, Araz çayı boyunca dəmir yolu xəttinin çəkilişinə qərar verib və Uluxanlı-Culfa dəmir yolu xətti çəkilib. Qeyd edək ki, bu yol o zaman bölgənin iqtisadiyyatının inkişafından çox imperiyanın nüfuzu məqsədini güdürdü. Yolu Naxçıvan-Culfa hissəsinin olduqca mürəkkəb relyef formasına baxmayaraq o dövrdə işlərin çox inadla və kefiyyətlə görülməsi diqqət çəkir ki, indi də o zaman qurulmuş yol və körpülərdən hələ də istifadə olunması bünövrə sübut edir (16).

İkinci dünya müharibəsinin başlaması ilə bu yol daha da əhəmiyyət qazanmış, 1941-ci ildə Naxçıvan Dəmir Yolunun ən əhəmiyyətli hissəsi olan Culfa-Mincivan yol sahəsi istifadəyə verilmişdir. Bu hissənin çəkilişi hələ o dövrdə, 20-30-cu illərdə planlansa da artıq müharibə başlanan kimi SSRİ hökuməti arxa cəbhənin möhkəmləndirilməsi və İrana nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsi üçün bunu çox sürətlə həyata keçirdi. Sonrakı dövrlərdə yolun buraxılış imkanları nəzərə alınaraq Naxçıvandan Mincivana, ordanda Bakıya qədər olan hissə daha çox yükdaşımalarda istifadə olunurdu. Yuxarıda da qeyd etdiyimiz kimi, sovet dövründə Naxçıvan Dəmir Yolu ilə daşınan yüklərin 80-85 faizi məhz Ermənistanı ünvanlanırdı. Hətta Qərbi Zəngəzur bölgəsi üçün gətirilən ağır yüklərin Naxçıvan stansiyasında boşaldılaraq daha sonra yük maşınları ilə Batabat dağ keçidi vasitəsilə daşındığı da qeyd edək bilərik. O dövrdə, yəni 1988-ci ilə qədər Naxçıvandan tranzit istifadə olunmaqla hər gün 30-40 yük və sərnişin vaqonundan ibarət olmaqla 25 cüt qatar hərəkət edir, toplamda hər il 22-25 milyon ton-brutto yük, gün ərzində isə minlərlə sərnişin daşınırdı (16). O zamanlar Moskva-Tehran marşrutu üzrə hərəkət edən sərnişinlər də Naxçıvan Dəmir Yolundan istifadə edirdilər. Yolu həmin dövrlərdəki istismarı və buradakı yük gərginliyi onu göstərdi ki doğrudan da Araz çayı boyunca çəkilmiş bu yolun bütün Cənubi-Qafqazın iqtisadi-mədəni həyatında mühüm rolu olmuşdur. Bundan əlavə, o zamanlar Naxçıvan Dəmir Yolu ağır dartı qurğularından tutmuş özünün uşaq bağçaları, məktəbi, xəstəxanası, mağazalarınadək bütün zəruri olan sahələri özünə birləşdirən bütöv bir təsərrüfat sistemi idi. Ümumilikdə o zaman Azərbaycan Dəmir Yolunun Naxçıvan Hissəsində 4-5 min nəfərin işlədiyi qeyd olunur. Başqa sözlə dəmir yolu o zamankı insanların iqtisadi və sosial həyatının bir parçası idi.

Lakin Ermənistanın təcavüzkarlıq hərəkətləri nəticəsində artıq 1992-ci il aprel ayının 23-də axırıncı qatar Bakıdan Naxçıvana hərəkət edək bildi. Bundan sonra Naxçıvan Muxtar Respublikasının çətin nəqliyyat blokadası dövrü başladı.

Həmin dövrdən xeyli vaxt keçməsinə və Naxçıvanın blokada vəziyyətinin hələ də davam etməsinə baxmayaraq muxtar respublika böyük inkişaf yolu keçmişdir. Ölkəmizin əsas hissəsi ilə Naxçıvanı birləşdirən əsas dəmir və quru yolu əlaqəsi olmasa da muxtar respublikada yaradılmış hava yolu infrastrukturunu, daxili avtomobil yolları, sosial-mədəni şərait bu gün Zəngəzurdan İstanbula hərəkət edəcək turistlər üçün əlverişli güzərgah rolunu oynayır. Bu gün Naxçıvanda beynəlxalq standartlara uyğun xidmətləri ilə saatda 450-500 sərnişin qarşılamaq imkanına malik Beynəlxalq Hava Limanı vasitəsilə dünyanın istənilən ölkəsinə səyahət etmək mümkündür. Naxçıvandan ölkəmizin paytaxtı Bakıya və Gəncə şəhərlərinə, habelə Türkiyənin İstanbul, Rusiya Federasiyasının paytaxtı Moskva şəhərlərinə birbaşa uçuşlar həyata keçirilir.

Naxçıvandan tranzit məqsədlərlə istifadə üçün onun avtomobil yolları mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Ötən dövrdə muxtar respublikanın əsas magistral yollarından olan, beynəlxalq yük və sərnişin daşımalarında mühüm rol oynayan 87 kilometr uzunluğunda Naxçıvan-Sədərək, 32,4 kilometr

uzunluğunda Naxçıvan-Culfa magistral avtomobil yolları yenidən qurulmuşdur. Bundan əlavə, 88,8 kilometr uzunluğunda Naxçıvan-Şahbuz-Batabat, Uzunluğu 50 kilometr olan Culfa-Ordubad magistral avtomobil yolu istifadəyə verilmişdir. Ümumilikdə, 1 yanvar 2010-cu ildən 2019-cu ilin sonuna muxtar respublikada 1097 kilometr uzunluğunda avtomobil yolları yenidən qurulmuşdur (23).

Bütün bunlar Naxçıvanın tranzit keçidlər üçün imkanlarını artırmaqla gələcəkdə Zəngəzur dəhlizindən istifadə nəticəsində region iqtisadiyyatına yeni fərsətlər yaranacaqdır. Bu dəhlizin reallaşması ilə Naxçıvanın əldə edəcəyi yeni imkanlara baxdıqda:

- Uzun illər ərzində davam etmiş blokadaya son qoyulacağını;
- Ərazidə yeni uzunmüddətli xarici investisiyalar üçün əlverişli şəraitin yaranacağını;
- Nəqliyyat-kommunikasiya əlaqələrinin yenidən qurulması üçün həyata keçiriləcək layihələrdə ən son texnologiyanın tətbiq olunması və bunun da nəticəsində innovativ layihələrin daha çox yayılması;
- Bölgədən hər iki istiqamətdə daha çox turistin hərəkət edəcəyini;
- Tranzit sərnişin və yüklərdən gəlirlərin əldə olunacağını;
- Bölgə dövlətləri üçün üçün əhəmiyyətli olan ortaq iqtisadi, mədəni və hətta təhlükəsizlik layihələrində iştirak edə biləcəyini proqnozlaşdırmaq mümkündür

### 2.3. Dəhlizi və Türkiyə

Zəngəzur dəhlizi qardaş ölkə Türkiyənin XXI əsrdə həyata keçirdiyi iqtisadi inkişaf və regional əlaqələrin genişləndirilməsi siyasətinin mühüm zəncirlərdən biridir. Belə ki, qonşuları ilə hərtərəfli əməkdaşlıq formulu üzərində öz siyasətini quran Türkiyə üçün Azərbaycan, Orta Asiya, Pakistan, Əfqanıstan və Rusiyanın Sibir bölgəsi və hətta Çin də iqtisadi maraq dairəsindədir. Qeyd edək ki, bütün bu ərazilərdəki türk varlığı ilə yanaşı qeyd olunan ölkələrin bir çoxunda, eləcə də Sibir bazarlarında Çinlə rəqabət apara bilmək baxımından Zəngəzur dəhlizi gələcəkdə yeni layihələri masa üzərinə yatacaqdır. Enerji, xammal və insan resursları baxımından olduqca zəngin Orta Asiya respublikalarının bəzilərində (Özbəkistan, Türkmənistan, və eləcə də Qırğızıstan) hələ də davam edən iqtisad gerlik bu baxımdan Türkiyənin buradakı varlığına ciddi zərurət yaradır. Həmin ərazilərdə hələ də davam edən ərazi, enerji və su mənbələri üzərindəki mübahisələr bu geriliyə səbəb olmaqla hətta türkdilli ölkələr arasında da ziddiyyətə və hətta silahlı münaqişəyə qədər gətirib çıxarır. Ona görə də Zəngəzur koridoru vasitəsi ilə Türkiyənin bu ərazilərə çıxışı gələcəkdə bu ölkələr arasında normal siyasi və iqtisadi əlaqələrin yaradılmasına imkan verəcəkdir.

Türkiyə üçün Zəngəzur dəhlizi yeni turizm və iqtisadi əməkdaşlıq körpüsü də deməkdir. Türkiyənin şərq vilayətlərinin iqtisadi potensialının daha da artması bu dəhlizin fəaliyyətindən gözlənilən nəticələr arasındadır. Belə ki, yaxın 20-25 ilə ərzində təkcə Naxçıvanla olan iqtisadi əlaqələr nəticəsində Türkiyənin İğdır vilayətinin və ona qonşu ərazilərin inkişaf səviyyəsini nəzərə alsaq yaranacaq yeni iqtisadi fərsətlər nəticəsində türkiyəli iş adamlarının bundan nə qədər faydalana biləcəyini düşünmək çətin deyildir. İnşaat, ticarət, lojistika, təhsil, turizm və səhiyyə kimi mühüm xidmət sahələrində türk iş adamlarının yatacağı uzunmüddətli investisiyalar bölgədəki inkişafın dinamikasını daha da artıracaqdır.

Hazırda Avropa və Asiya arasında mövcud olan əlaqələrdən biri texnologiya transferidir. Bu sahədə Türkiyənin yüksək dərəcədə inkişaf etmiş sənaye potensialı və insan resursları vardır. Texnologiya sahəsində Çin-Türkiyə rəqabəti arasında Zəngəzur koridoru əhatəsində olan ölkələrin bundan daha çox fayda götürməsi mümkündür. Xüsusən, bu sahədə Azərbaycanın liderlik mövqeyində olacağını, bütün infrastrukturun tamamilə yenilənəcəyini demək mümkündür.

Türkiyə Respublikasının Zəngəzur-Naxçıvan-İstanbul marşrutu üzərində mühüm töhfələrindən bir şübhəsiz bu ölkənin həm gəlmə, həm də getmə turizm potensialı üzrə reallaşacaq. Yüksək dərəcədə mobil və insan resursları və eləcə də turizm cazibə elementləri olan bu ölkə vətəndaşlarının turizm səfərlərinə meylindən yaranan getmə turizmi səyahətləri yanaşı digər ölkələrdən Türkiyəyə həyata keçirilən gəlmə turizm səyahətlərinin mühüm bir hissəsinin gələcəkdə Zəngəzur dəhlizi vasitəsilə olması proqnoz edilən fikirdəndir (15). Marşrutun Türkiyə bölümündəki turizm cazibə elementləri isə olduqca zəngindir. Türkiyənin marşrut üzərindəki İğdır, Qars, Ərzurum şəhərlərindən tutmuş İstanbul qədər bir çox yerlərdə səyahətçilər müxtəlif turizm növləri üzrə istirahət, rekreasiya və tanışlıq turizm ehtiyatları ilə tanış ola bilər, qardaş ölkənin yüksək səviyyəli turizm-xidmət kompleksindən istifadə edə bilərlər.

Zəngəzur dəhlizinin işə düşməsi ilə Rusiya və İrənin qazanacağı dividend isə bu yolun bağlanması ilə 30 ilə yaxın bir müddətdə bağlı qalmış kommunikasiyaların yenidən bərpası və iki ölkə

arasında ticarət əlaqələrinin daha intensiv həyata keçirilməsidir. Dünya bazarlarındakı rəqabətin kəskinləşməsi və iri enerji ixracatçısı olsalar da bu iki ölkənin iqtisadi vəziyyətinin getdikcə çətinləşməsi Zəngəzur koridorunun onlar üçün də əhyati əhəmiyyət daşıdığını deməyə imkan verir.

Zəngəzur koridorunun açılmasına maraqlı olan ABŞ, Çin və Avropa ölkələrinə gəldikdə burada iri maliyyə və texnologiya imkanları olan ölkələrin bir-biri ilə ticarət əlaqələrində Azərbaycan kimi enerji resursları ilə zəngin, inkişaf etməkdə olan ölkələr yeni bazarlar qazanılması baxımından əhəmiyyətlidir. Xüsusən Yaxın Şərqdəki qeyri-sabit vəziyyət, Rusiya-Ukrayna münasibətlərinin gərginləşməsi fonunda Avropa-Çin dəhlizində yeni təhlükəsiz güzərgahların yaradılması da bu ölkələrin maraq dairəsindədir.

Və Ermənistanın gələcək mövqeyinə baxdıqda, bu ölkədə revanşist meyillərin hələ də güclü olmasına baxmayaraq, 2020-ci ilin 10 noyabr Bəyannamasının bəndlərinə əsasən üzərinə düşən öhdəlikləri yerinə yetirməklə Zəngəzur dəhlizindən də öz payını almaq şansı vardır. Bu xüsusən, Ermənistanın düşdüyü ağır sosial-iqtisadi böhrandan çıxması və qonşuları ilə sağlam iqtisadi-mədəni əməkdaşlıq qurmasında həyati vacib layihədir.

## **NƏTİCƏ**

Zəngəzur koridoru XXI əsrin layihəsidir. Dəhlizin işə düşməsi işğalçı Ermənistanın Azərbaycana vurduğu böyük miqdarda maddi zərərlərin ödənilməsi və dağılmış infrastrukturun bərpası ilə yanaşı eyni zamanda regionda uzunmüddətli dayanıqlı inkişafın və sülhün bərqərar olması deməkdir. Belə ki, marşrut şərqdə enerji potensialı yüksək olan Azərbaycan, Orta Asiya respublikaları və Türkiyəni, Şimalda bir-biri ilə tarixi iqtisadi əlaqələri olmuş Rusiya və İrən, həmçinin faktiki olaraq təklənmiş Ermənistanın vahid regional əməkdaşlıq formuluunda bir araya gəlməsində əsas faktorlardan olacaq. Burada Türkiyə Respublikasının və Azərbaycan Respublikasının iqtisadi potensialından birgə istifadə olunaraq yeni bir iqtisadi gücmərkəzinin yaradılması da bu koridorun gələcək perspektivlərindədir.

## **THE EXTENDED ABSTRACT**

This article discusses the new geostrategic situation in the South Caucasus after the 44-day war, which ended with the victory of the Republic of Azerbaijan in autumn 2020, and the prospects for economic and cultural cooperation between region countries.

The South Caucasus has always been in the center of attention for the last 200 years in terms of its historical past, the culture of the peoples living here, the settlements, the interests of the big powers here.

The Zangazur region of the South Caucasus is one of the historical territories of Azerbaijan. According to historical documents, in ancient times and the early Middle Ages, the territory of Zangazur was part of the Syunik province of the Albanian state, which existed in the territory of Azerbaijan. In different periods of history, Zangazur was part of various Turkic-Muslim states that existed in the territory of Azerbaijan. According to the Kurakchay Treaty signed between the Russian Empire and the Karabakh Khanate in 1805, all the territories of the Karabakh Khanate, including Zangazur, came under Russian rule. In 1918-1920, Armenia occupied the western part of Zangazur (Sisian, Gorus, Gafan and Mehri districts), since 1988, almost the entire Azerbaijani population of Zangazur has been departed from their native lands.

But the Azerbaijani Armed Forces, which launched military operations on September 27, 2020 to prevent the provocation of the Armenians, succeed to liberate the occupied territories as a result of the 44-day war. The statement of the President of the Republic of Azerbaijan, the Prime Minister of the Republic of Armenia and the President of the Russian Federation dated November 10, 2020, confirming that the Nagorno-Karabakh conflict has already been resolved and all economic and transport links in the region shall be restored. The Republic of Armenia guarantees the safety of transport links (Zangazur corridor) between the western regions of the Republic of Azerbaijan and the Nakhchivan Autonomous Republic in order to organize an unimpeded movement of citizens, vehicles and goods in both directions.

The Zangazur corridor is located between the Zangilan district of Azerbaijan and the Nakhchivan Autonomous Republic, 42 kilometers from the territory of the Mehri district of the Western Zangazur province, which remains in the territory of Armenia.



As the President of Azerbaijan Ilham Aliyev said, the creation of the Zangezur corridor fully meets national, historical and future interests of Azerbaijan. At the same time, taking into account the current situation it is possible to classify the countries interested in the opening of the Zangazur corridor into four groups:

1. Group of Turkic states, including Azerbaijan;
2. Iran and Russia with similar common interests;
3. Big powers such as the United States, China, England, France;
4. Economically weak and dependent Armenia.

It can be said that the Zangazur corridor will form new geopolitical relations in the XXI century, new relations in the world energy and technology market. It is expected that the launch of the corridor will further develop the new regional cooperation and even lead to the transition to new formats of cooperation in the field of security, which will be a great contribution to global peace.

Also the use of the Zangazur corridor will create new opportunities for the Nakhchivan economy. Looking at the new opportunities that Nakhchivan will gain with the realization of this corridor:

- The long-running blockade will end;
- Favorable conditions for new long-term foreign investments in region;
- The further spread of innovative projects as a result, application of the latest technology in the projects to be implemented for the reconstruction of transport and communication.
- More tourists will travel from the region in both directions;
- Revenues from transit passengers and cargo;
- It is possible to predict participation in joint economic, cultural and even security projects that are important for the countries of the region.

For Turkey, the Zangazur corridor is also a new bridge for tourism and economic cooperation. Further increase in the economic potential of Turkey's eastern provinces is one of the expected results of the operation of this corridor. Long-term investments by Turkish businessmen in key services such as construction, trade, logistics, education, tourism and health will further increase the dynamics of development in the region.

The dividend that Russia and Iran will receive with the opening of the Zangazur corridor is the restoration of communications that have been closed for almost 30 years due to the closure of this road. The intensification of competition in world markets and the growing economic difficulties of the two countries, although they are major energy exporters, allow us to say that the Zangazur corridor is vital for them as well.

As for the United States, China and European countries with large financial and technological capabilities interested in opening the Zangazur corridor are also interested in the creation of new safe passages in the Europe-China corridor, especially against the background of the unstable situation in the Middle East and the strained Russian-Ukrainian tension.

And looking at Armenia's future position, despite the fact that revanchist tendencies are still strong in this country, there is a chance to get its share of the Zangazur corridor by fulfilling its obligations under the provisions of the November 10, 2020 Declaration. In particular, this is a vital project for Armenia to overcome the severe socio-economic crisis and establish sustainable economic and cultural cooperation with its neighbors.

## **РАСШИРЕННОЕ РЕЗЮМЕ**

В статье обсуждается новая геостратегическая ситуация на Южном Кавказе после 44-дневной войны, закончившейся победой Азербайджанской Республики осенью 2020-го года, а также перспективы экономического и культурного сотрудничества между странами региона.

Южный Кавказ всегда был в центре внимания последние 200 лет с точки зрения своего исторического прошлого, культуры проживающих здесь народов, поселений, интересов крупных держав.

Зангезурский район Южного Кавказа — одна из исторических территорий Азербайджана. Согласно историческим документам, в древности и в раннем средневековье территория Зангезура входила в состав Сюникской провинции Албанского государства, существовавшего на территории Азербайджана. В разные периоды истории Зангезур входил в состав различных тюрко-мусульманских государств, существовавших на территории

Азербайджана. Согласно Кюракчайскому договору, подписанному между Российской империей и Карабахским ханством в 1805 году, все территории Карабахского ханства, включая Зангезур, перешли под власть России. В 1918-1920 годах Армения оккупировала западную часть Зангезура (Сисианский, Горусский, Гафанский и Мехринский районы), с 1988 года практически все азербайджанское население Зангезура покинуло свои родные земли.

Но вооруженным силам Азербайджана, начавшим 27 сентября 2020 года боевые действия для предотвращения провокации армян, в результате 44-дневной войны удалось освободить оккупированные территории. Заявление Президента Азербайджанской Республики, Премьер-министра Республики Армения и Президента Российской Федерации от 10 ноября 2020 года, подтверждающее, что нагорно-карабахский конфликт уже урегулирован и все экономические и транспортные связи в регион должны быть восстановлены. Республика Армения гарантирует безопасность транспортного сообщения (Зангезурский коридор) между западными регионами Азербайджанской Республики и Нахчыванской Автономной Республикой с целью организации беспрепятственного передвижения граждан, транспортных средств и товаров в обоих направлениях.

Зангезурский коридор расположен между Зангиланским районом Азербайджана и Нахчыванской Автономной Республикой, в 42 километрах от территории Мехринского района Западно-Зангезурского вейлята, который остается на территории Армении.

Как сказал президент Азербайджана Ильхам Алиев, создание Зангезурского коридора полностью отвечает национальным, историческим и будущим интересам Азербайджана. В то же время, учитывая текущую ситуацию, страны, заинтересованные в открытии Зангезурского коридора, можно разделить на четыре группы:

1. Группа тюркских государств, включая Азербайджан;
2. Иран и Россия с похожими общими интересами;
3. Крупные державы, такие как США, Китай, Англия, Франция;
4. Экономически слабая и зависимая Армения.

Можно сказать, что Зангезурский коридор сформирует новые геополитические отношения в XXI веке, новые отношения на мировом рынке энергетики и технологий. Ожидается, что запуск коридора будет способствовать дальнейшему развитию нового регионального сотрудничества и даже приведет к переходу к новым форматам сотрудничества в области безопасности, что станет большим вкладом в глобальный мир.

Также использование Зангезурского коридора создаст новые возможности для экономики Нахчывана. Рассматривая новые возможности, которые Нахчыван получит с реализацией этого коридора:

- Закончится длительная блокада;
- Благоприятные условия для новых долгосрочных иностранных инвестиций в регион;
- Дальнейшее распространение инновационных проектов как следствие применения новейших технологий в реализуемых проектах по реконструкции транспорта и связи.
- Больше туристов будет путешествовать из региона в обоих направлениях;
- Доходы от транзитных пассажиров и грузов;

Можно спрогнозировать участие в совместных проектах в области экономики, культуры и даже безопасности, важных для стран региона.

Для Турции Зангезурский коридор также является новым мостом для туризма и экономического сотрудничества. Долгосрочные инвестиции турецких бизнесменов в ключевые услуги, такие как строительство, торговля, логистика, образование, туризм и здравоохранение, еще больше увеличат динамику развития в регионе.

Дивиденды, которые Россия и Иран получают от открытия Зангезурского коридора, — это восстановление коммуникаций, которые были закрыты почти 30 лет из-за закрытия этой дороги. Обострение конкуренции на мировых рынках и растущие экономические трудности двух стран, хотя они и являются крупными экспортерами энергоресурсов, позволяют утверждать, что Зангезурский коридор жизненно важен и для них.

Что касается США, Китай и европейские страны с большими финансовыми и технологическими возможностями, заинтересованные в открытии Зангезурского коридора, также заинтересованы в создании новых безопасных переходов в коридоре Европа-Китай, особенно на фоне нестабильной ситуации в Среднем Востоке и напряженная российско-украинская напряженность.

И, глядя на будущее положение Армении, несмотря на то, что реваншистские тенденции в этой стране все еще сильны, есть шанс получить свою долю в Зангезурском коридоре, выполнив свои обязательства по положениям Декларации от 10 ноября 2020 года. В частности, это жизненно важный проект для Армении по преодолению тяжелого социально-экономического кризиса и установлению устойчивого экономического и культурного сотрудничества со своими соседями.

## ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycan Respublikasında iqtisadi rayonların yeni bölgüsü haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı. 07 iyul 2021, <https://president.az/articles/52389>
2. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin 2021-ci il aprelin 20-də Azərbaycan Televiziyasına müsahibəsi /Azərbaycan qəzeti, 21 aprel 2021-ci il
3. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti, Ermənistan Respublikasının Baş naziri və Rusiya Federasiyasının Prezidentinin Bəyanatı. 10 noyabr 2020, <https://president.az/articles/45923>.
4. Bakıxanov A.A. Gülüstani-İrəm, Bakı, "Xatun Plyus", 2010, 304 s.
5. İsmayılov F. Azərbaycanın işğal olunmuş ərazilərindəki tarix və mədəniyyət abidələrinə vurulan zərər. Bakı, "Elm və Təhsil", 2016, 174 s.
6. İsmayılov K.N. Azərbaycanın Zəngəzur bölgəsi 1918-1920-ci illərdə, Bakı: Turxan NPB, 2019. 144 s.
7. İsmayılov K., Balayev A. Azərbaycanın tarixi-mədəniyyət abidələrinə qarşı erməni terrorunun coğrafiyası. Bakı, "Maarif "nəşriyyatı, 2020, 119 s.
8. Musa Urud. Zəngəzur, Bakı, "NURLAR" NPM, 2005, 504 s.
9. Musayev, İ.M. Azərbaycanın Naxçıvan və Zəngəzur bölgələrində siyasi vəziyyət və xarici dövlətlərin siyasəti (1917-1921-ci illər), Bakı: BDU, 1998.385 s.
10. Ordubadi M.S. Qanlı illər: 1905-1906-cı illərdə Qafqazda baş verən erməni-müsəlman davasının tarixi, Bakı, Qafqaz nəşriyyat evi, 2007, 184 s.
11. Буниятов З.М. Азербайджан в VII-IX веках, Баку, Изд.Аİ, 1965, 404 с.
12. Ишханян Б. Народности Кавказа, Петроград, 1916
13. Кавказский календарь на 1917 год. Тифлис: Гл. упр. Кав. наместника, 1916. 868 с.
14. Ə.Cabbarov. Naxçıvan - Zəngəzur - Şuşa turizm marşrutu (I hissə). Şərq qapısı qəzeti, 10 may 2021
15. Cabbarov Ə. [İşğal sonrası Qarabağ iqtisadiyyatı və turizmin inkişafı](http://serqqapisi.az/index.php/humanitar/m-d-niyy-t/28655-ishghal-sonras-garabagh-igtisadiyyat-vae-turizmin-inkishaf.html) <http://serqqapisi.az/index.php/humanitar/m-d-niyy-t/28655-ishghal-sonras-garabagh-igtisadiyyat-vae-turizmin-inkishaf.html> Şərq Qapısı qəzeti 10 dekabr 2020-ci il
16. Cabbarov Ə. Naxçıvan Dəmir Yolu dünya şəbəkəsinə qoşulmağa tam hazırdır. <https://xalqqazeti.com/az/news/72420>
17. Bayramov Vüqar. Zəngəzur dəhlizi region üçün böyük strateji əhəmiyyət kəsb edir. <https://xalqqazeti.com/az/news/73652>
18. Zəngəzur dəhlizində yeni yolun təməli qoyuldu. <https://www.aznews.az/news/capital/284795.html>
19. Nəbiyev Bəxtiyar. Zəngəzur dəhlizinin əhəmiyyəti <https://sia.az/az/news/politics/871883.html>
20. Adıgözəlov Kamal. Zəngəzur dəhlizi: regional və qlobal geosiyasətdə yeri və rolu. <http://newtimes.az/az/experts/7444/>
21. Avtomobil yollarının xəritəsi. <http://www.aayda.gov.az/az/pages/68>
22. Bayramov V. Qarabağın bərpası ilə Azərbaycan gücünü dünyaya nümayiş etdirir. <https://xalqqazeti.com/mobile/az/news/85995>
23. Naxçıvan Muxtar Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi. Muxtar respublikada müasir nəqliyyat sistemi yaradılmışdır. "Şərq qapısı" qəzeti, 18.09.2020. <http://www.serqqapisi.az/index.php/izhtisadiyyat/26221-mukhtar-respublikada-muasir-naegliyyat-sistemi-yarad-lm-shd-r.html>