

# “İPƏK YOLU” LAYİHƏSİNDƏ AZƏRBAYCANIN LOGİSTİKA İNFRASTRUKTURUNUN POTENSİALININ ARTIRILMASI İMKANLARI VƏ MÖVCUD PROBLEMLƏR

## ARAŞDIRMA SƏNƏDİ



**“İpək Yolu” layihəsində Azərbaycanın logistika infrastrukturunun potensialının artırılması imkanları və mövcud problemlər**

**Müəllif: Pərvin Bilalzadə**

**Ekspertlər: Rövşən Ağayev / Azər Mehtiyev**

**Bakı 2021**

## Mündəricat

Xülasə.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Giriş.....	6
1. “İpək Yolu” nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan üçün açdığı iqtisadi imkanlar .....	8
2. Azərbaycanın “İpək Yolu” nəqliyyat dəhlizi üzrə logistik potensialının gücləndirilməsi sahəsində həyata keçirdiyi təşəbbüs və layihələr.....	12
3. Azərbaycan tranzit imkanlarından istifadəsinin mövcud durumu .....	20
4. “İpək Yolu” layihəsində Azərbaycanın rəqabət imkanlarını məhdudlaşdıran faktorlar .....	24
Nəticə və Təvsiyələr.....	34
Ədəbiyyat siyahısı :.....	37

## Xülasə

Bu araşdırmanın məqsədi Azərbaycanın logistika infrastrukturunun “İpək Yolu” layihəsində hazırlıq səviyyəsini öyrənmək və digər alternativ marşrutlarla müqayisədə rəqabət qabiliyyətini qiymət və vaxt (yüklerin ilk təyinat nöqtəsindən son təyinat nöqtəsinə qədər çatdırılmasına sərf olunan zaman) faktorları əsasında müqayisə etmək, rəqabətçil xidmətlər təklif edə bilmək üçün tövsiyə edilən addımların aşkarlanmasıdır.

Tədqiqat zamanı Dünya Bankı, Asiya İnkişaf Bankı, Avropa Yenidən Qurma və İnkişaf Bankı kimi nüfuzlu beynəlxalq maliyyə qurumlarının bu sahədə araşdırmalarından, Dövlət Statistika Komitəsinin, Bakı Beynəlxalq Ticarət Limanının, “Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolları” QSC dərc etdiyi məlumatlardan geniş istifadə edilib.

Sənədin ilk bölməsində İpək Yolu Layihəsi üzrə təklif olunan nəqliyyat dəhlizləri və Azərbaycanın da üzərində yerləşdiyi Şərqi-Qərbi nəqliyyat dəhlizi, bu layihənin Azərbaycanın ticarət, logistika və iqtisadi imkanlarının inkişafı haqqında məlumatlara və logistikanın keyfiyyətinin təkmilləşdirilməsinin ÜDM və rifah səviyyəsinin ehtimal olunan artımında rolu üzrə hesablamalara yer verilmişdir.

Araşdırmanın ikinci bölməsində Azərbaycanın İpək Yolu layihəsi çərçivəsində həyata keçirdiyi təşəbbüslər və infrastruktur ( Bakı -Tbilisi-Qars dəmir yolu, Bakı Beynəlxalq Ticarət limanı və s.) haqqında məlumatlar qeyd edilmişdir.

Üçüncü bölmədə logistika infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi ilə bağlı 2016-cı ildə qəbul edilmiş Strateji Yol Xəritəsində 2020-ci ilə qədər qarşıya qoyulmuş hədəflər və mövcud statistik vəziyyətin müqayisəsi aparılmışdır.

Son hissədə tədqiqatın əsas nəticələri və logistika imkanlarının inkişafı üçün təkliflər təqdim edilmişdir. Aparılmış tədqiqatın bu istiqamətdə üzə çıxardığı əsas nəticələr aşağıdakılardır:

- Azərbaycanın üzərində yerləşdiyi Şərqi-Qərbi dəhlizi digər alternativ dəhlizlərlə müqayisədə daha qısa olsa da, ciddi rəqabətlə üzləşib.
- Logistikanın inkişafı ilə bağlı 2016-cı qəbul edilmiş Yol Xəritəsi tranzit ölkə kimi Azərbaycanın imkanlarının sürətlə artmasını hədəfləsə də, hazırkı dövrə nəticə qeyri-qənaətbəxşdir.
- Hər 2 marşrut üzrə rəqabət üstünlüyünə təsir göstərən texniki amillər də var.
- Şərqi-Qərbi dəhlizi Yeni Avrasiya marşrutuna nisbətən daha yüksək xərclə daşımaları təmin edir.
- İpək Yolu dəhlizində yerləşən ölkələr arasında ticarət zamanı 1 günə qənaət edilməsi ortalama ixracın 5.2 faiz artması deməkdir.

- Şərqi-Qərbi dəhlizi üzərində yerləşən Qazaxstan, Gürcüstan və Türkiyənin Avropa Birliyi və Çin ilə ticarət və gömrük müqavilələrinin olmasına baxmayaraq Azərbaycanın qeyd edilən qurum və ölkələrlə hazırda qüvvədə olan müqavilələri mövcud deyildir.
- Yeni dəniz limanının imkanlarından hələlik tam istifadə mümkün olmayıb.
- Dünya Bankının Doing Business hesabatında xarici ticarət indikatoru üzrə Azərbaycanın mövqeyi son illər xeyli yaxşılaşsa da, hələ inkişaf etmiş ölkələrin müvafiq göstəricilərindən çox geridir.

## Giriş

İstənilən ölkənin iqtisadi inkişafında logistika infrastrukturunun keyfiyyəti mühüm rol oynayır. Lakin əgər ixtiyari bir ölkə mənsüb olduğu region ölkələri, yaxud qlobal ticarət təmin edilməsində fərqli regionlara məxsus müxtəlif dövlətlər və ya bölgələr arasında tranzit ölkə, nəqliyyat qovşağı olmağa iddialıdırsa, logistik infrastrukturun önəmi daha da artır.

Logistika ölkələrarası və ölkədaxili ticarətdə məhsulların istehsalçıdan son istehlakçıya qədər fasiləsiz fiziki axınını təmin edən xidmətlər şəbəkəsidir. Bura daşıma (nəql), anbar, saxlama, terminal xidmətləri (əsasən hava və dəniz limanlarında olan fəaliyyətlər), sürətli çatdırılma, gömrük broker xidməti, bir neçə daşıma növünün kombinasiyasından istifadə (məs dəniz -hava, dəniz-dəmir yolu), informasiyaların idarə edilməsi və s. daxildir.

Qeyd edilənləri nəzərə aldıqda, ölkənin logistika performansının onun məhsuldarlığının açarındır və xarici investisiyalar cəlb etmək üçün çox önəmli faktordur. Keyfiyyətsiz logistika xidmətləri xüsusən inkişaf etməkdə olan ölkələrin ticarət xərclərini artırır, beynəlxalq və daxili bazarın inteqrasiyası potensialını aşağı salır. Aşağı gəlirli ölkənin öz logistik performansını orta gəlirli ölkənin göstəricilərinə çatdırması onun ticarət dövrüyyəsini 15% və daha artıq artırmağa imkan verir<sup>1</sup>. Eyni zamanda, daha yaxşı logistika xidmətləri daha çox bazarlara çıxış və ticarətin inkişafı deməkdir .

Sərhəd- keçid məntəqələrində bir gün gecikmə ticarətin 1% azalması deməkdir<sup>2</sup>. Bir çox ölkələrdə tariflər və gömrük yığımlarından daha çox logistika xidmət xərcləri ticarət xərclərinə təsir edir. Logistika xərclərinin 10% azalması ticarətin 25% artması deməkdir<sup>3</sup>. Dənizə çıxışı olmayan ölkələrin nəqliyyat xərcləri dənizə çıxışı olan ölkələrlə nisbətə 50% daha artıq olur. Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Ticarət və İnkişaf Konfransında ( UNCTAD , 2010 ) olan araşdırmaya görə dənizə çıxışı olmayan inkişaf etməkdə olan ölkələr eyni gəlir səviyyəsi üzrə qrupdan olan dənizə çıxışı olan ölkələrə nisbətə xarici ticarətdən zamanı iki dəfə daha artıq, inkişaf etmiş ölkələrə nisbətə isə üç dəfə daha artıq nəqliyyat xərcləri yaranır.

Son 15 ildə Avropa ilə Asiyayı birləşdirən qədim ticarət yolunun - İpək Yolunun bərpası ilə bağlı qlobal təşəbbüslərin artması Azərbaycana da tranzit ölkə kimi beynəlxalq marağı xeyli artırır. Azərbaycan da bu marağı nəzərə alaraq ötən dövr ərzində özünün logistik imkanlarını, bu sahədə zəruri infrastrukturun formalaşdırılması istiqamətində çoxsaylı layihələr həyata keçirməyə başlayıb. Xəzər dənizi ətrafında

<sup>1</sup> Qureshi , Zia 2011 .”The The G-2 and Global Development” In World Bank (2011): Postcrises growth and development . [Postcrisis Growth and Development : A Development Agenda for the G-20 \(worldbank.org\)](#)

<sup>2</sup> (Djankov,S.Freund C.,Pham C (2006) Trading on Time” World Bank Policy Research Working Paper,3909 . [World Bank Document](#)

<sup>3</sup> (Limão and Venables (2001) [Limao and Venables 2000 study examined the cost of transporting a 40 foot | Course Hero](#)

yeni limanın tikilməsi, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun tikintisində əsas təşəbbüskar ölkələrdən biri kimi çıxış etməsi, Gürcüstan sərhəddinədək yüksək sürətli avtomobil magistralının tikintisi və s. həmin təşəbbüslərin sırasındadır.

Şübhəsiz ki, infrastruktur yalnız yolların və limanların tikintisi ilə məhdudlaşmır, gömrük-buraxılış məntəqlərinin, saxlama anbarlarının, gömrük prosedurlarının, tranzit haqlarının hüquqi tənzimləməsinin durumu da həlledici faktorlardır.

Qeyd olunan problemlərdən çıxış edərək Azərbaycanın “İpək Yolu” marşrutu çərçivəsində tranzit ölkə kimi cəlbediciliyinin artırılması üçün hansı addımların atılmasının məqsədəuyğun hesab edildiyi sonda qeyd edilib.

## 1. “İpək Yolu” nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan üçün açdığı iqtisadi imkanlar

Dünyanın ən nəhəng iqtisadiyyatlarından birinə sahib olan və qlobal miqyasda uzun illərdir ən sürətlə böyüyən iqtisadiyyata malik Çin 2013-cü ildə qitələrarası əlaqələrin təkmilləşdirilməsi və inkişafı üçün Kəmər və Yol Təşəbbüsünü irəli sürmüşdür. Bu ideya “Quru İpək Yolu” və “Yeni Dəniz İpək Yolu” kimi iki istiqamətdən ibarətdir. Quruyolu marşrutu Çini Mərkəzi və Cənubi Asiya, Avropa ilə birləşdirir. Dəniz marşrutu isə Çini Cənub Şərqi Asiya, Körfəz ölkələri, Şərqi və Şimali Afrika, həmçinin Avropa ilə birləşdirir.

“Quruyol Kəmər” layihəsinin altı istiqaməti vardır:

- (i) **Çin-Monqolustan-Rusiya dəhlizi,**
- (ii) **Yeni Avrasiya Quruyolu xətti,**
- (iii) **Çin-Mərkəzi Asiya-Qərbi Asiya iqtisadi dəhlizi,**
- (iv) **Çin-Hindçin yarımadası xətti,**
- (v) **Çin-Pakistan dəhlizi,**
- (vi) **Banqladeş -Çin-Hindistan-Myanmar dəhlizi.**

Dəniz yolu ilə Çindən Avropa yüklərin daşınmasına başlanılmazdan öncə Mərkəzi Asiya, Xəzər dənizi və Cənubi Qafqaz üzərindən keçən İpək Yolunun sayəsində ticarət yolu üzərində yerləşən ölkələrin ticarət əlaqələri inkişaf etmiş və öz məhsullarını yeni bazarlara çıxarmaq imkanları olmuşdur. Çinin yenidən öz cənub-qərb hissəsində yerləşən ərazilərin inkişaf etdirilməsi, həmçinin ticarət əlaqələrinin genişlənməsi və ticarət həcmünün artması, eyni zamanda geosiyasi maraqlardan dolayı İpək Yolunun yenidən aktiv şəkildə istifadəsinə keçilməsi ideyasından sonra təklif olunan dəhliz üzrə yerləşən ölkələr bu layihədə aktiv şəkildə iştirak etməyə çalışırlar. Dəhlizlər üzərində yerləşən 71 ölkənin (Çin xaric) nəqliyyat layihələri üzrə xərclərin 144-304 milyard ABŞ dolları olacağı təxmin edilir.

Dünya Bankının qiymətləndirmələrinə görə, bütün marşrutlar üzrə Çin də daxil olmaqla 71 ölkə yerləşir və bu təşəbbüsün effektiv reallaşacağı təqdirdə tranzit ölkələrin ticarətində 2.8-9.7 faiz intervalında



artım olacaq, habelə aşağı gəlirli ölkələr üçün birbaşa xarici investisiyaların həcmi 7.6 faiz artacaq. Qiymətləndirmələrə görə, infrastrukturun keyfiyyətinin aşağı olması, dövlətlərarası gömrük və ticarət anlaşmalarının yoxluğu və ya effektiv işləməməsi, sərhəd keçid məntəqələrində sərf olunan zamanın çox olması səbəbindən həmin ölkələr potensial ticarət həcmnin 30%-ni, xarici birbaşa investisiya cəlbinin 70%-ni itirirlər<sup>4</sup>.

Azərbaycan bu layihədə Çin-Mərkəzi Asiya-Qərbi Asiya (bundan sonra Şərqi-Qərbi ) dəhlizi üzərində yerləşir. Son bir neçə ildə layihənin aktiv iştirakçısı olmaq üçün bir sıra investisiya layihələri, dövlətlərarası anlaşmalar və birliklərdə iştirak etməyə başlamışdır. Dünya Bankının məlumatına əsasən 2019-cu il üçün Azərbaycana olan birbaşa xarici investisiyanın həcmi 1,5 milyard ABŞ dolları dəyərində olmuşdur<sup>5</sup>. Bankın araşdırmasına əsasən, Azərbaycanın yerləşdiyi Şərqi-Qərbi dəhlizi layihədə aktiv şəkildə istifadə edilərsə, bu zaman ölkəyə cəlb olunan xarici investisiyanın həcmnin artması, dəhliz boyunca yerləşən ölkələrlə ticarət və nəqliyyat əlaqələrinin inkişaf etdirilməsi, logistika infrastrukturun keyfiyyətinin yüksəldilməsi, iqtisadiyyatın digər sahələrinin də birbaşa və dolaylı yolla inkişaf etdirilməsi imkanlarına malik ola bilər. Lakin bunun üçün ölkə yüksək keyfiyyətli logistika infrastrukturuna malik olmalıdır.

Dünya Bankının araşdırmalarına görə, İpək Yolu dəhlizində yerləşən ölkələr arasında ticarət zamanı 1 günə qənaət edilməsi ortalama ixracın 5.2 faiz artması deməkdir<sup>6</sup>. Həmçinin ticarət zamanı yüklərin qısa zamanda çatdırılma tez xarab olunan məhsullar üçün xüsusi ilə önəmlidir. Ölkələrarası ticarət anlaşmalarının olması, sərhəd keçid məntəqələrinin sərf olunan vaxtın azaldılması və ölkənin təkmilləşdirilmiş nəqliyyat infrastrukturunun olması nəticəsində ticarət zamanı sərf olunan vaxtın daha da azalması və yeni bazarlara çıxış imkanlarının artması deməkdir. Ümumilikdə isə bu dəhliz boyunca ölkələrin infrastrukturunda təkmilləşdirilmə, yenidənqurma, dövlətlərarası ticarət müqavilələrin imzalanması, sərhəd keçid məntəqələrində sərf olunan zamanın və tariflərin azaldılması üzrə qanunların olması nəticəsində ticarətin inkişafı ən çox Mərkəzi və Qərbi Asiya ölkələrində özünü büruzə verəcəkdir. İnfrastrukturun səviyyəsinin yaxşılaşmasına görə ticarətdə 7.3% artım, sərhəd keçid məntəqələrində sərf edilən vaxtda 16.6 % azalma olacağı təxmin edilir. Hesablamalara görə Azərbaycan üzrə isə sadəcə infrastrukturun inkişafı nəticəsində ticarətin 6-8% artacağı, sərhəd keçid məntəqələrində sərf olunan

<sup>4</sup> Belt and road economics Opportunities and Risks of Transport Corridors, World Bank Group, 2019 ,

<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/31878>

<sup>5</sup> <https://data.worldbank.org/indicator/BX.KLT.DINV.CD.WD?locations=AZ>

<sup>6</sup> Suprabha Baniya, Nadia Rocha , Michele Ruta : “Trade Effects of the New Silk Road :A Gravity Analysis” Policy Research Working Paper 8694, World Bank Group, January 2019 ,

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31138/WPS8694.pdf?sequence=5&isAllowed=y>

zamanın 16-18% azalacağı proqnozlaşdırılır. Ümumilikdə isə Azərbaycanın ticarət, yeni bazarlara çıxışı üzrə imkanlarının 5-6% artacağı gözlənilir. Bu göstəricinin Qazaxstan üçün 9-10%, Türkmənistan üçün 8-9%, Gürcüstan üçün 3-4%, Türkiyə üçün isə 20-25% olacağı proqnozlaşdırılır.

Azərbaycanın bu dəhliz üzərində yerləşməsindən potensial faydalarını qiymətləndirmək üçün Transxəzər marşutu üzərində yerləşən ölkələrlə (Rusiya, Türkiyə, Azərbaycan, Gürcüstan, İran, Qazaxıstan) Çin və Hindistan kimi böyük iqtisadiyyatlar arasında əmtəə axınlarının həcminə də baxmaq lazımdır.

### Transxəzər marşurutu üzərində yerləşən ölkələrlə Çin və Hindistan arasında ticarət dövriyyəsi, 2019-cu il<sup>7</sup>

	İran	Türkiyə	Çin	Mərkəzi Asiya	Hindistan
Russia	\$ 2.102.727.200	\$ 26.128.437.882			\$ 11.230.605.759
Türkiyə			\$ 22.879.686.362	\$ 6.639.882.835	\$ 7.801.745.123
Gürcüstan	\$ 2.907.817.22		\$ 1.258.813.314	\$ 609.763.189	
Azərbaycan	\$ 493.759.059	\$ 2.199.493.521	\$ 1.534.930.099	\$ 545.824.030	\$ 1.092.520.328

Təqdim edilən məlumatlardan görüldüyü kimi, 2019-cu ildə Rusiya və İran arasında ticarət dövriyyəsi 2.1 mlrd. dollar, Türkiyə və Rusiya arasında 26.1 mlrd. dollar, Türkiyə və Çin arasında 22.9 mlrd. dollar, Türkiyə və Mərkəzi Asiya ölkələri arasında isə 6.6 mlrd. dollar, Azərbaycan və adıçəkilən ölkələr arasında 6 mlrd. dollara yaxın olub edib. Bu o deməkdir ki, hazırkı göstəricilərlər Transxəzər İpək Yolunun potensial tranzit həcmi 60 mlrd. dolları ötür. Lakin İrana tətbiq edilən sanksiyaların qalxdıqdan sonra Hindistanın Avropa ilə ticarət əlaqələri üçün Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizindən istifadə etməsi bu marşurutun dövriyyəsinə, deməli həmçinin Azərbaycanın tranzit nəqliyyat xidmətindən gəlirlərini artırmağa imkan verəcək. 2019-cu ildə Hindistanın Rusiya ticarət dövriyyəsi 11.2 milyard, Türkiyə ilə 7.8 milyard, Avropa Birliyi ölkələri ilə isə 101.3 milyard ABŞ Dolları olmuşdur.

“İpək Yolu” layihəsi çox fərqli və alternativ marşurutlar üzərindən gerçəkləşdirildiyi üçün marşurutlar arasında sərt rəqabət mövcuddur. Bu baxımdan, tranzit ölkə kimi iddiasını ortaya qoymuş ölkələr və regionlar öz logistik potensiallarını artırmaq üçün qarşıda duran maneələri aşmağı bacarmalıdır. Dünya Bankının “Bir Kəmə-Bir Yol” layihəsi çərçivəsində kəmiyyət modelləri və ehtimallar üzrə

<sup>7</sup> <https://comtrade.un.org/data/>

aparıldığı araşdırmaya əsasən, əlverişli rəqabət aparmaq imkanını təmin edə bildiyi halda, Azərbaycanın faydalar müxtəlif ssenarilərdə (aşağı və yüksək göstəricilər əsasında) hesablanıb. Məsələn, infrastrukturun təkmilləşdirilməsinin təkmilləşdirilməsi, tarif siyasətində dəyişiklər və sərhəd keçid məntəqələrində sərf olunan vaxtın azalması nəticəsində iqtisadiyyatda yaranan əlavə dəyərin həcmində və ölkənin ümumi rifahında mümkün dəyişikliklər qiymətləndirilib<sup>8</sup>.

### Logistikanın keyfiyyətinin təkmilləşdirilməsinin Azərbaycana mümkün ümumi iqtisadi təsirlərinin qiymətləndirilməsi

	İnfrastruktur, tariflərin azaldılması, sərhəddə sərf olunan vaxtın azaldılması	İnfrastruktur, sərhəddə sərf olunan vaxtın azaldılması	İnfrastruktur	İnfrastruktur, tariflərin azaldılması, sərhəddə sərf olunan vaxtın azaldılması	İnfrastruktur, sərhəddə sərf olunan vaxtın azaldılması	İnfrastruktur
	Yuxarı bənd			Aşağı bənd		
ÜDM	21.10	17.07	6.01	18.27	14.22	5.16
Rifah səviyyəsi	1.94	-1.29	-4.06	0.85	-2.33	-4.13

Cədvəldən də göründüyü kimi 3 faktorun - infrastrukturun təkmilləşdirilməsi, tariflərin azaldılması və sərhəd keçid məntəqələrində sərf olunan vaxt birlikdə ölkənin ÜDM və rifah səviyyəsinin artmasında həlledici rol oynayır.

<sup>8</sup> De Soyres, F., A. Mulabdic, and M. Ruta. 2019. “Common Transport Infrastructure: A Quantitative Model and Estimates from the Belt and Road Initiative.” Policy Research Working Paper WPS 8801, World Bank, Washington, DC, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31496/WPS8801.pdf?sequence=6&isAllowed=y>

## **2. Azərbaycanın “İpək Yolu” nəqliyyat dəhlizi üzrə logistik potensialının gücləndirilməsi sahəsində həyata keçirdiyi təşəbbüs və layihələr**

Azərbaycan yeni “İpək Yolu” layihəsi çərçivəsində logistik imkanlarının artırılması istiqamətində fəaliyyətlərinin daha sistemli və kompleks xarakter alması üçün 2012-ci ildə “Gələcəyə baxış: 2020 Konsepsiyası”nı, 2016-cı ildə isə “Logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”ni təsdiqləmişdir. Həmin sənədlərdə logistika infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi istiqamətində bir sıra tədbir və planların həyata keçirilməsi nəzərdə tutulur. Ölkənin qeyri-neft sektorunu inkişafı, 2025-ci illərə qədər və sonrakı dövrləri əhatə edən logistika, nəqliyyat və ticarət sahəsində infrastrukturun təkmilləşdirilməsi, Azərbaycanın regional tranzit mərkəz olması, Ələt limanını fəaliyyətə başlaması, xüsusi iqtisadi zonanın yaradılması, Bakı-Tbilisi-Qars və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi üzrə dəmir yolu layihələrinin tamamlanması, logistika xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi, logistik mərkəzlərin Bakı və regionlarda yaradılması Strateji Yol Xəritəsinin əsas prioritetləri kimi müəyyən edilmişdi. Çünki hökumət üçün aydındır ki, istehsal olunmuş məhsulların yeni bazarlara daha tez və ucuz yollarla çatdırılması bir sıra addımlar atılmadan mümkün deyil. Bura nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi, qanunvericilikdə (vergi, gömrük) təşviq mexanizmlərinin nəzərdə tutulması, sərhəd-keçid məntəqələrində proseslərin elektronlaşdırılması, digər ölkə və qurumlarla azad ticarət müqavilələrinin imzalanması, xüsusi iqtisadi zonaların yaradılması, logistika sektorunda fəaliyyət göstərən dövlət şirkətlərinin fəaliyyətinin məhsuldarlığının artırılması və ya bir çox xidmətlərin özəl şirkətlərə həvalə edilməsi kimi geniş istiqamətlər daxildir.

Ölkənin tranzit daşımaları sahəsində potensialından daha geniş və səmərəli istifadə edilməsi məqsədi ilə isə Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin 25 oktyabr 2015-ci il tarixli 655 sayılı fərmanı ilə Tranzit Yüklərin Koordinasiyası Şurası yaradılmışdır. Şuranın əsas vəzifəsi daşımaların vahid prinsip və şərtlərinin müəyyən olunması, tariflərin optimallaşdırılması, daşıyıcılar ilə dövlət orqanlarının fəaliyyətinin əlaqələndirilməsi, şəffaflığın təmin olunması, tranzit prosedurlarının asanlaşdırılması və təkmilləşdirilməsi, onların sayının və müddətinin azaldılması, tranzit yükdaşımalar sahəsində tam əlverişli sistemin tətbiqi, yüklərin daşındığı ölkələr və aidiyyəti qurumlar arasında əməkdaşlığın genişləndirilməsi, ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərinin tətbiqindən ibarətdir.

Amma şübhəsiz ki, Azərbaycan hökumətinin tranzit ölkə kimi logistik potensialın gücləndirilməsi istiqamətində real praktik fəaliyyəti adıçəkilən sənədlərin qəbulundan və ya qeyd olunan Şuranın yaradılmasından daha əvvəlki illərə gedib çıxır. Bu baxımdan ən azından son 20 ilə yaxın dövr ərzində “İpək Yolu” layihəsində aktiv rol almaq, eyni zamanda da regional tranzit mərkəzə çevrilmək üçün infrastruktur, gömrük və sərhəd keçid məntəqələri və digər dövlətlərlə əməkdaşlıq ilə bağlı atdığı addımları nəzərdən keçirmək vacibdir.

Çinin təklif etdiyi Bir Yol Bir Kəmər layihəsi ilə yanaşı Avrasiyanın istehsal, ticarət və nəqliyyat şəbəkələrini özündə birləşdirən Avropa Birliyinin irəli sürdüyü TRASEKA , Asiya İnkişaf Bankının Mərkəzi Asiya Regional İqtisadi Əməkdaşlıq Proqramı (CAREC), Rusiyanın Avrasiya İqtisadi Birliyi (EAEU ), ABŞ -ın Yeni İpək yolu, Türkiyənin Orta Dəhliz layihələrinin hər biri ölkələr və regionlar üzrə müxtəlif proqramlar təqdim edir.

Azərbaycan 1993-cü ildə Avropa İttifaqının təşəbbüsü ilə “Avropa-Qafqaz-Asiya-Transqafqaz” Nəqliyyat dəhlizinə (TRASEKA ) üzv olmuşdur. İmzalanmış sənədə əsasən qədim Şərqi-Qərbi İpək Yolunun bərpası, nəqliyyat kommunikasiya infrastrukturunun yenidən qurulması və inkişaf etdirilməsinə qərar verilmişdir. Azərbaycanla birgə Ermənistan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Qırğızstan, Tacikistan, Türkmənistan, Özbəkistan, Ukraniya, Moldova, Monqolustan, Bolqarıstan, Rumıniya və Türkiyə də bu təşəbbüsə qoşulmuşdur. Yəni Çinin 2013-cü ildə təklif etdiyi layihədən daha öncə qədim İpək Yolunun yenidən canlandırılması üçün adıçəkilən dəhlizi üzərində yerləşən ölkələr arasında artıq anlaşma imzalanmış və qurum yaradılmışdır .

2001-ci ildə əsas qoyulmuş CAREC proqramı Azərbaycan, Əfqanıstan, Çin, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Monqolustan, Tacikistan və Özbəkistan, Pakistan və Türkmənistan və Gürcüstandan ibarət 11 ölkəni əhatə edir. Bu proqramı 6 çoxtərəfli maliyyə institutu (Asiya İnkişaf Bankı, Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı, Beynəlxalq Valyuta Fondu, İslam İnkişaf Bankı, Birləşmiş Millətlər İnkişaf Proqramı və Dünya Bankı) dəstəkləyir. CAREC proqramı nəqliyyat, ticarət əlaqələrinin asanlaşdırılması, xarici ticarət və enerji sektorlarında əməkdaşlığın inkişaf etdirilməsini hədəfləyir.

Türkiyənin irəli sürdüyü Orta Dəhliz layihəsi isə Avropa Birliyinin təşəbbüsü olan TRASEKA-nın bənzəri olub Türkiyəni Gürcüstan, Azərbaycan və Mərkəzi Asiya vasitəsi ilə Çinlə birləşdirir. Bu layihənin əsasında 2008-ci ildə Türkiyə, Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan və Qırğızıstan gömrük orqanları arasında sərhəd-keçid məntəqələrində sərf olunan vaxtın azaldılması, gömrük prosedurlarının azaldılması və vahid prosedurlara uyğunlaşdırılması üçün üçüncü Karvansaray Layihəsini imzalamışdılar.

2016-cı ildə isə Azərbaycan, Qazaxıstan və Gürcüstanın dəmir yolu və liman rəhbərləri Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu Assosiasiyasının inkişafına dair müqavilə imzaladılar. Assosiasiyanın əsas məqsədi Transxəzər dəhlizi ilə yükdaşımaları uyğunlaşdırmaqdır. Tarif siyasətində effektivliyə nail olmaq, gömrük və sərhəd keçidlərindəki maneələri və inzibati xərcləri azaltmaq üçün bir sıra ikitərəfli və çoxtərəfli əməkdaşlıq sxemlərinin təsdiq edilməsi o zaman planlaşdırılan tədbirlər sırasında idi. Müqavilənin gerçəkləşdirilməsi üçün hazırlanan xəritədə Cənub-Şərqi Asiya və Çindən başlayaraq Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə və daha sonra Avropa ölkələrinə uzanan Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat marşrutu göstərilir. Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu AB-nin TRASEKA və Türkiyənin Çini Avropaya bağlamaq üçün Orta Dəhliz vizyonlarına uyğundur. Ticarət yolu Çinin Qazaxıstanın qərb hissəsinə magistral və dəmir yolu, daha sonra gəmilərlə Xəzər dənizi keçərək Azərbaycana, sonra Gürcüstan, Türkiyə və Avropaya davam edən magistral və dəmir yollarını əhatə edir. Bu xətt dəniz nəqliyyatı üçün Bakı, Aktau və Türkmənbaşı limanlarından səmərəli istifadə etməyə imkan verir və onları intermodal nəqliyyatla birləşdirir. Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TITR) həm Qazaxıstan, həm Azərbaycan və Gürcüstan, həm də Türkiyə əraziləri vasitəsilə Çindən Avropaya və əks istiqamətdə malların tədarükü üçün nəzərdə tutulub. Marşrutun idarə edilməsi və inkişafı iştirakçı ölkələr tərəfindən yaradılmış bir konsorsium tərəfindən dəstəklənir: Çin Dəmir Yolu (Çin), KTZ Express (Qazaxıstan), Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Şirkəti, ADY Express (Azərbaycan dəmir yolları) və Trans Qafqaz Terminalları (Gürcüstan). Üstəlik, Azərbaycan, Qazaxıstan, Gürcüstan və Ukrayna, 1 iyun 2016-cı il tarixindən etibarən marşrutda yük daşınması üçün rəqabətli giriş tariflərini tətbiq etdilər. 2017-ci ildə Beynəlxalq TITR Dərnəyinin üzvləri Qazaxıstan, Çin, Ukrayna, Polşa, Türkiyə, Azərbaycan, dəmir yolu idarələri, liman, gəmiçilik və logistika şirkətlərinin 80 nümayəndəsinin qatıldığı görüşdə Çin Rabitə və Nəqliyyat Assosiasiyası ilə əməkdaşlıq memorandumu imzalanmışdır<sup>9</sup>.

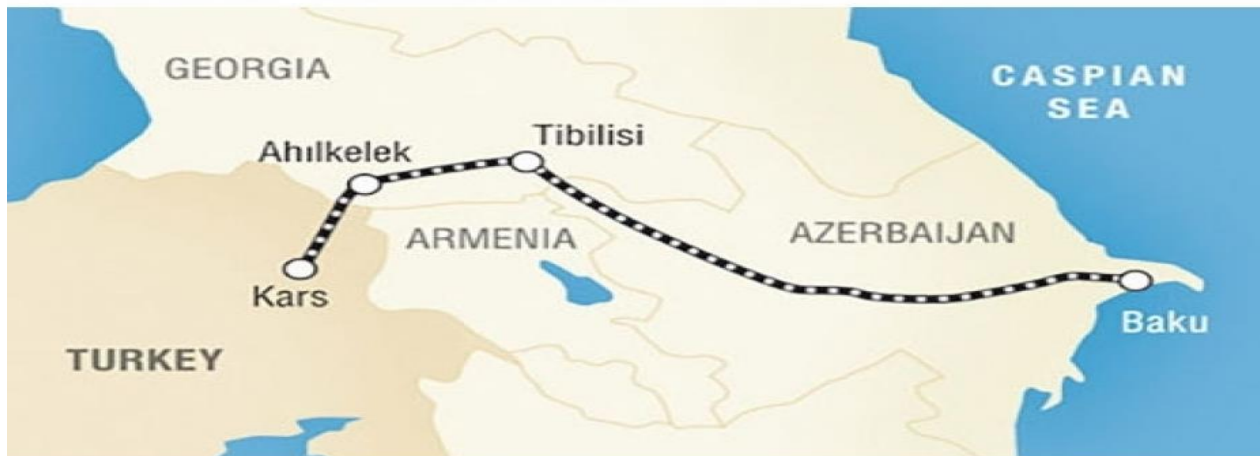
21 noyabr 2017-ci ildə Avropa Birliyi ölkələri və Şərq Tərəfdaşlıq proqramı çərçivəsində Azərbaycan, Ermənistan, Belarus, Gürcüstan, Moldova və Ukrayna Trans-Avropa Nəqliyyat Şəbəkəsinin (TEN-T) genişləndirilməsi üçün investisiya hərəkət planına qoşuldular. Dünya Bankının dəstəyi ilə təşkil olunan bu investisiya hərəkət planının əsas məqsədi nəqliyyat infrastrukturunda strateji investisiya prioritetlərinin müəyyənləşdirilməsində qərarvericilərə köməklik etməkdir. 2030-cu ilə qədər tamamlanması gözlənilən və büdcəsi 12.8 milyard olan bu investisiya planında Şərq Tərəfdaşlıq

<sup>9</sup> <https://middlecorridor.com/en>

ölkələrinin avtomobil, dəmir yolu və limanların, aviasiya, logistika, smart nəqliyyat sistemlərinin təkmilləşdirilməsi üzrə layihələrin yerinə yetirilməsi hədəflənməkdədir. Bu layihə çərçivəsində Azərbaycana beş logistika mərkəzinin (Xaçmaz, Astara, Gəncə, Naxçıvan, Tovuz) yaradılması üzrə 360 milyon, Ələt Azad İqtisadi və logistika zonasının yaradılması üzrə 410 milyon, Şərqi-Qərbi dəmiryolunu siqnallaşdırılması, telekommunikasiya və elektrifikasiyası üzrə 328 milyon avro dəyərində layihələr hazırlanmışdır. Avtomobil yolu infrastrukturu üzrə (2 layihə, 613 km) 613 milyon, dəmiryolu infrastrukturu üzrə (2 layihə) 663 milyon, logistika mərkəzləri üzrə 802 milyon avro olmaqla Azərbaycan üzrə bu layihəyə ayrılmış investisiyanın ümumi məbləği 2.078 milyard avro təşkil edir<sup>10</sup>. Hələ 2001-ci ildə vergi qanunvericiliyinə beynəlxalq poçt xidmətləri istisna olmaqla bütün beynəlxalq və tranzit yük və sərnişin daşınması, habelə tranzit yük daşınması ilə bilavasitə bağlı yük aşırılma xidməti, beynəlxalq və tranzit uçuşlarla bilavasitə bağlı olan işlərin görülməsi, xidmətlərin göstərilməsi zamanı əməliyyatlar sıfır faiz dərəcə ilə əlavə dəyər vergisinə cəlb etməyi nəzərdə tutan dəyişiklik edildi.

Sonrakı mərhələdə işlər daha genişmiqyaslı və intensiv xarakter aldı. Şübhəsiz ki, bu istiqamətdə “Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu xəttinin çəkilməsinin özünəməxsus yeri var.

#### Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun xəritəsi<sup>11</sup>



<sup>10</sup> [ten-t\\_iap\\_web-dec13.pdf \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/ten-t-iap_web-dec13.pdf)

<sup>11</sup> Mənbə: (<https://azertag.az/en/xeber/German Press The Baku Tbilisi Kars railway is a bridge between Europe and Asia-1108245>)

7 fevral 2007-ci ildə Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə tərəfinin iştirakı ilə Gürcüstanda keçirilmiş üçtərəfli regional əməkdaşlıq sammitində “Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu xətti haqqında” üçtərəfli Saziş imzalanmışdır. Bundan başqa, həmin gün Azərbaycan və Gürcüstan hökumətləri arasında ikitərəfli bir saziş də qol çəkilməmişdir. Bu saziş “Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu xətti layihəsinin həyata keçirilməsi çərçivəsində Marabda-Kartsaxi (Türkiyə sərhədində) dəmir yolu sahəsinin maliyyələşdirilməsi, layihələndirilməsi, inşası, reabilitasiyası, rekonstruksiyası və istismarının prinsip və şərtlərini müəyyən edirdi. Layihənin maliyyələşdirilməsi məqsədilə Azərbaycanın Nəqliyyat Nazirliyi və Gürcüstanın “Marabda-Kartsaxi Dəmir Yolu” MMC arasında BTQ-nin tərkib hissəsi kimi “Marabda-Kartsaxi dəmir yolu sahəsi”nin maliyyələşdirilməsinin şərtlərinə dair Kredit Müqaviləsi imzalanmışdır . Ümumi uzunluğu 846 km olan bu dəmir yolu xəttindən Azərbaycana 504 km, Gürcüstana 263 km və Türkiyəyə isə 79 km düşür. BTQ dəmir yol xəttinin Çin və Mərkəzi Asiyanı Bosfor Boğazından Mərmərə dəmir yolu xətti vasitəsilə Avropaya birləşdirəcəyi nəzərdə tutulur. Gələcəkdə Avropa və Asiya yüklərinin bu dəmir yoluna cəlb edilməsi hər iki istiqamətdə multimodal daşımaların həcmi artıracağı planlanır. Beləliklə, xəttin dövriyyə qabiliyyətinin üçüncü əməliyyat ilində 3-5 milyon ton yükə, beşinci əməliyyat ilində 6-8 milyon ton yükə, daha sonra 3 milyon sərnişin və 17 milyon ton yükə bərabər olması gözlənilir. İlk hesablamalara görə, BTQ layihəsi ilə ÜDM -in 300-400 milyon manat artacağı ehtimal edilir .

Azərbaycan BTK dəmir yolunun Gürcüstan hissəsinin maliyyələşdirilməsi məqsədilə illik 1% olmaqla 200 milyon manat və illik 5% olmaqla 575 milyon manat Gürcüstana kredit ayırmış, həmçinin Serbiya, Monteneqro, Ukraniya və digər ölkələrin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı üçün kreditlər və yardımlar ayırmışdır. Öz növbəsində, Dövlət Neft Fondunun hesabatlarına əsasən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti üzrə ayrılmış investisiyanın məbləği 748.6 milyon manat olmuşdur . Nəhayət, Azərbaycan Şimal -Cənub Nəqliyyat Dəhlizinin də inkişafı üçün Rəşt-Astara dəmir yolunun tikintisi üçün İrana illik 2.5 % olmaqla 500 milyon dollar dəyərində kredit ayırmışdır Rəşt-Astara dəmir yolunun beynəlxalq Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin bir hissəsinə çevrilməsi və Azərbaycanla İranın dəmir yollarını birləşdirilməsi hədəflənir. “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizi Azərbaycan, İran və Rusiya dəmir yollarının birləşməsi daxil olmaqla Şimali Avropanı Cənub-Şərqi Asiya ilə birləşdirmək üçün nəzərdə tutulmuşdur. Birinci mərhələdə, dəhliz boyunca ildə beş milyon ton yük daşınması planlaşdırılır, daha sonra 10 milyon tondan çox yükə yüksələcəyi ehtimal edilir<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> <https://www.railwaypro.com/wp/iran-agrees-loan-rasht-astara-railway-project/>



Dəmir Yolları Sektorunun İnkişaf Proqramı çərçivəsində Azərbaycan Respublikası ilə Asiya İnkişaf Bankı arasında 19 dekabr 2017-ci il tarixdə “Dəmir yolları sektorunun inkişafı layihəsi üzrə Kredit Müqaviləsi” imzalanmışdır. Dövlətdaxili prosedurların həyata keçirilməsindən sonra Kredit Müqaviləsi 16 yanvar 2018-ci il tarixdə Asiya İnkişaf Bankı tərəfindən qüvvəyə minib. Layihənin maliyyələşdirilməsində Asiya İnkişaf Bankı ilə yanaşı Fransa İnkişaf Agentliyi də iştirak edir. Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizinin Azərbaycandan keçən marşrutunun bir hissəsi olan Sumqayıt-Yalama dəmir yol xəttinin 165.5 (ikitərəfli xətt üzrə 331) km hissəsinin yenidən qurulması üzrə AİB ilə 400 milyon dollar və Fransa İnkişaf Agentliyi ilə 75 milyon dolları məbləğində kredit müqavilələri imzalanmışdır. AİB-in ayırdığı kreditin 250 milyon dolları ADY QSC-nin idarəməsinə təkmilləşdirilməsi (korporativ idarəetmə, maliyyə və mühasibat sahəsində yeniliklər, işçilərin bilik və bacarıqlarının artırılması, maliyyə nəzarəti və hesabatlılıq) üzrə islahatların aparılmasına, 160 milyon dolları isə Sumqayıt-Yalama xəttinin yenidən qurulmasına ayrılmışdır.

ADB-nin Dəmir Yolları Sektor İnkişaf Proqramının dekabr 2020-ci il tarixli hesabatına əsasən Sumqayıt-Yalama dəmir yol xəttinin yenidən qurulması və bərpası üzrə işlərin 2022-ci ilin 2 ci rübündə tamamlanması gözlənilir<sup>13</sup>. İdarəetmənin təkmilləşdirilməsi üzrə kredit xətti çərçivəsində “Dəmir Yol Nəqliyyatı haqqında” Qanun layihəsi hazırlanaraq müvafiq dövlət orqanına təqdim edilmiş, 5 illik biznes plan hazırlanmış, borc öhdəliklərinin restruktizasiyası və əməliyyatların səmərəliliyinin yaxşılaşdırılması həyata keçirilmişdir. Bundan başqa, effektiv korporativ restruktizasiyaya - qatarların hərəkət qrafikinə hazırlanmasının avtomatlaşdırılması və proqram təminatının satın alınması və hərəkət tərkiblərinin və yük daşımalarının idarəetmə sisteminin tətbiqi və proqram təminatının satın alınması addımlarının atılmasına başlanılmışdır<sup>14</sup>.

BTQ dəmir yolu xəttinin yenidən qurulması və bərpası ilə paralel olaraq 2018-ci ildə Bakı Beynəlxalq Ticarət Limanı fəaliyyətə başlamışdır. Liman Şimal-Cənub, Şərq-Qərb dəhlizi üzərində, həmçinin magistral yollarının keçdiyi hissədə və Bakı Gəmiqayırma Zavodunun da yerləşdiyi Ələt qəsəbəsində yerləşir. Ümumi sahəsi 400 hektar, açıq anbar sahəsi 35000 kv. metr, qapalı anbar sahəsi 9400 kv.metr olan Ələt Limanının 1-ci mərhələsi üzrə işlər 2019-cu ildə yekunlaşıb. Onun yükaşıma qabiliyyəti 15 milyon ton yük və 100.000 TEU konteynerdir, Ro-Ro, bərə və yük terminalı olmaqla üç terminala, 13 körpüyə malikdir.

<sup>13</sup> [https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/48386/48386-004-pam-en\\_1.pdf](https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/48386/48386-004-pam-en_1.pdf)

<sup>14</sup> <https://ady.az/az/content/index/75/73>

Bərə terminalın yük götürmə qabiliyyəti illik 6.2 milyon tondur. Birbaşa dəmir yolu ilə limana daxil olan vaqonlar bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə boşaldılmaya ehtiyac olmadan bərəyə (qatar daşıyan gəmiyə) yüklənir. Bu terminalda hər birinin uzunluğu 155 metr olan iki körpü var.

Ro-Ro terminalının yükqötürmə qabiliyyəti illik 1.8 milyon tondur və 60.000 təkərli texnika yükaşıma qabiliyyəti vardır. Həmçinin bu terminalda ümumi uzunluğu 185 metr olan hidravlik körpü və uzunluğu 222 metr olan yan körpü vardır. Ro-Ro terminalı müxtəlif tipli özüyəriyən nəqliyyat vasitələrinin yükləmə-boşaltma prosesi olmadan Ro-Ro (Roll-in -Roll-out) tipli gəmilərə yüklənməsini həyata keçirir. Əsas yük terminalının illik yükaşıma qabiliyyəti 7 milyon tondur və ümumi 7 körpüyə malikdir . Körpülərin 4-ü dəmir yolları və müxtəlif spesifikasiyalara malik 6 ədəd yeni portal kran və 2 ədəd modernizasiya olunmuş mobil kran ilə təchiz olunub. Burada müxtəlif nəqliyyat vasitələrindən (gəmi, vaqon, yük avtomobili) bir çox unifikasiya edilmiş konteynerdə daşınan yüklər (o cümlədən konteynerlərdə yerləşdirilənlər) və qalaq şəklində olan yüklər boşaldıla və yüklənilə bilər.

Layihənin 1-ci mərhələsinin tamamlanması üçün çəkilən xərcin məbləği 760 milyon ABŞ Dolları olmuşdur<sup>15</sup>.

Bundan sonrakı mərhələdə limanın tikintisinin ikinci və üçüncü mərhələsi başa çatdırılması ilə onun imkanlarının daha da genişləndirilməsi planlaşdırılır.

Ələt Limanı ilə yanaşı qəsəbənin xüsusi iqtisadi zonalaya çevrilməsi nəzərdə tutulur. Bunun üçün artıq zəruri hüquqi baza da yaradılıb. Lakin Ələt İqtisadi Zonasının tam fəaliyyətə başlaması baş verməyib. Ələt Azad İqtisadi Zonasının potensialının artırılması üçün bu sahədə beynəlxalq təcrübənin öyrənilməsi çox önəmlidir. Məsələn, ötən əsrin 70-ci illərdəndən başlayaraq Çin xarici investisiyalar cəlb etməklə iqtisadi inkişafının sürətlənməsi üçün azad iqtisadi zonadan uğurla istifadə etməyə başlamışdır. 2019-cu ilin hesabatına əsasən dünyada 147 ölkədə 5383 xüsusi iqtisadi zona vardır ki, bunun da 88.60 %-i inkişaf etməkdə olan ölkələrin payına düşür. Doğrudur, Ümumdünya Ticarət Təşkilatı inkişaf etməkdə olan ölkələrdə XİS üçün nəzərdə tutulmuş Subsidiyalar və Tənzimləyici addımlar anlaşması imzalanmamışdır. Lakin hazırda Qazaxstan, Gürcüstan və Türkiyədə xüsusi azad iqtisadi zonadan istifadə edilməkdədir və eyni zamanda bu ölkələr hazırda ÜTT -nin üzvüdürlər<sup>16</sup>.

Bundan əlavə Nəqliyyat dəhlizlərinin keçdiyi marşrutlar üzrə Sumqayıt Texnologiya Parkı, Balaxanı Eko-Sənayə Parkı, Mingəçevir Sənaye Parkı, Neftçalada Sənaye məhəlləsi yaradılmışdır. Xəzər Dənizi hövzəsində olan ölkələrdən Türkmənistan da Türkmənbaşı limanının Xüsusi İqtisadi Zonaya

<sup>15</sup> <https://portofbaku.com/Ourport/Terminals>

<sup>16</sup> [WTO | Members and Observers](https://www.wto.org/)

çevrilməsini planlayır. İranın Ənzəli, Əmirabad və Qazaxstanın Aktau limanları, həmçinin Gürcüstanın Poti limanı artıq xüsusi azad iqtisadi zona statusuna malikdir. Bununla yanaşı, Azərbaycan ÜTT tərəfindən xüsusi azad iqtisadi zonaların tətbiqi ilə hüquqi və qanunvericilik tələblərini ödəməlidir. Uğurlu şəkildə qurulmuş xüsusi azad iqtisadi zonalar ölkə iqtisadiyyatının inkişafına çox böyük təkan verə bilər. Belə ki, Dünya Bankının araşdırmasına görə xüsusi iqtisadi zonaların tətbiqi nəticəsində Çinin ÜDM 22%, birbaşa xarici investisiyanın həcmində 45 %, ixracın həcmində isə 60% artım olmuş və 30 milyon insan üçün yeni iş yerləri açılmışdır<sup>17</sup>.

Nəhayət, bu istiqamətdə mühüm təşəbbüslərdən biri kimi Qazaxıstan və Azərbaycan şirkətləri arasında birgə əməkdaşlıq layihələrini qeyd etmək vacibdir. 2014-cü ilin avqustunda Bakıda AZPROMO, “Azərsun Holding” (hər ikisi Azərbaycan), “Aktau Dəniz Limanı” Xüsusi İqtisadi Zonası və “Aktau İstehsal və Logistika üçün Mərkəz” (hər ikisi Qazaxstan) öz aralarında memorandumu imzalanmışdır. Bu memorandumla görə “Aktau Dəniz Limanı” XİS -da logistika mərkəzi yaradılması, layihənin “Azərsun Holding” tərəfindən reallaşdırılması, eləcə də, AZPROMO tərəfindən dəstəklənməsi nəzərdə tutulur. Logistik mərkəz vasitəsilə hər iki ölkənin tranzit və ixrac imkanların genişləndirilməsi ilə qeyri-neft sektorunun inkişaf etdirilməsi hədəflənir<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup><https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/Event/Africa/Investing%20in%20Africa%20Forum/2015/investing-in-africa-forum-chinas-special-economic-zone.pdf>

<sup>18</sup><http://www.azpromo.az/en/news/view/azerbaijan-to-establish-logistics-centre-in-aktau>

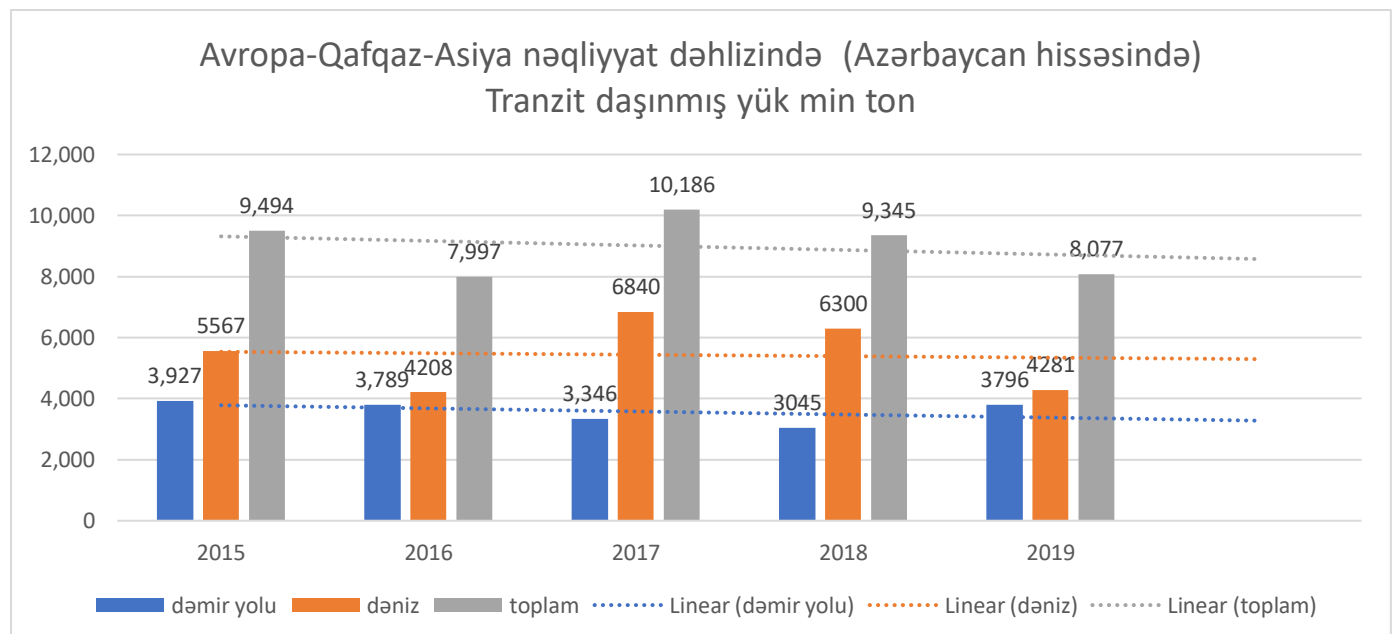
### 3. Azərbaycan tranzit imkanlarından istifadəsinin mövcud durumu

Logistika infrastrukturunun inkişaf etdirilməsilə bağlı 2016-cı ildə qəbul edilmiş Strateji Yol Xəritəsi 2025-ci ilə qədər olan bu seqmentin Azərbaycanın real ÜDM-ni 605 milyon manat (400 milyon manat birbaşa və 205 milyon manat dolayı) artıracağını, 18.9 min yeni iş yeri yaradacağını hədəfləmişdir. Lakin nəqliyyat sahəsi üzrə 2015-2019-cu illəri əhatə edən dövr ərzində maddəli işçilərin sayı 3500 artmışdır ki, bu da bilavasitə nəqliyyat sahəsi üzrə hədəflənən göstəricinin 32.11 faizini təşkil edir.

Bundan başqa, Xəritə Azərbaycanın region üzrə tranzit ticarət həcmi artıraraq aşağıdakı göstəricilərə müvafiq pay əldə etməyi hədəfləyirdi:

- Orta Asiya və Qara dəniz marşrutu üzrə 40 faiz;
- Orta Asiya və Avropa marşrutu üzrə 25 faiz;
- Çin və Avropa marşrutu üzrə 3 faiz;
- Rusiya və İran marşrutu üzrə 40 faiz;
- İran və Qara dəniz marşrutu üzrə 25 faiz.

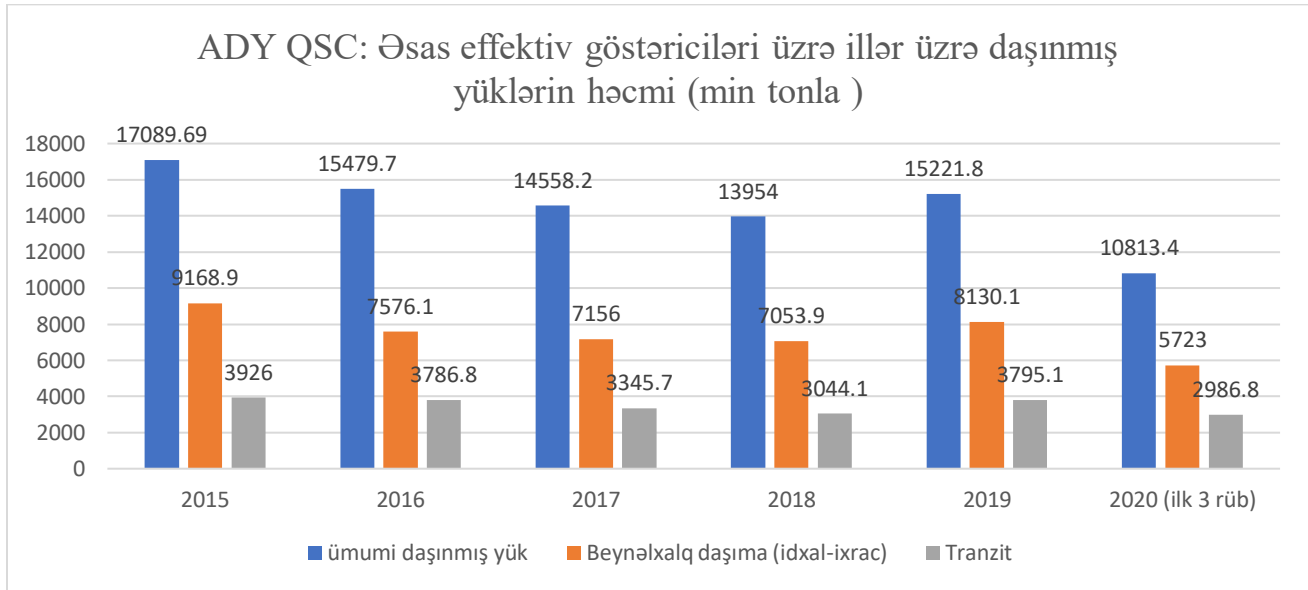
Xəritənin qəbulundan ötən 5 ildə nəinki bu hədəflərə yaxınlaşmaq üçün hər hansı irəliləyiş müşahidə edilib, əksinə tranzit yük daşımalarının həcmində azalma baş verib və açıqlanan rəsmi statistik məlumatlardan bunu aydın görmək mümkündür.



(Mənbə :Dövlət Statistika Komitəsi)

Diaqramda təqdim edilən məlumatlardan göründüyü kimi, Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizi üzrə 2015-ci il ilə müqayisədə 2019-cu ildə tranzit daşımalarında 14,9 faiz azalma olmuşdur .

Anoloji azalma ADY QSC-nin göstəricilərində də özünü göstərmiş və qurumun açıqladığı məlumatlardan da bunu görmək mümkündür<sup>19</sup>.



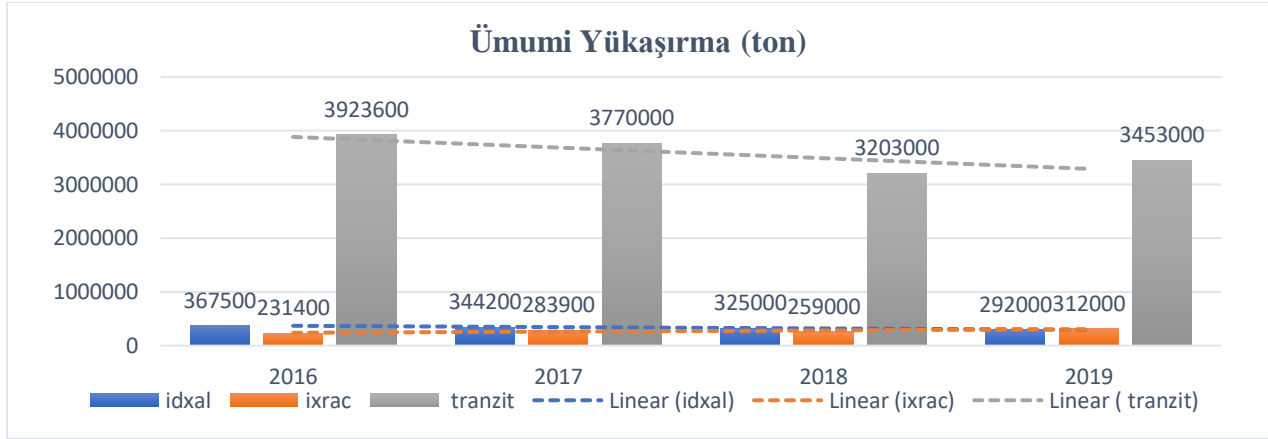
Diaqramdan göründüyü kimi, QSC-nin yük daşımalarında 2015-ci illə müqayisədə 2019-cu ildə xeyli azalma qeydə alınmışdı. Göstərilən dövrdə ümumi daşımalarda 11.1%, tranzit daşımalarda 3.3% azalma olmuşdur. Bununla belə, yük dövriyyəsinin azalmasına baxmayaraq, ADY QSC tərəfindən istifadə olunmuş konteynerlərin sayında təhlil aparılan dövrdə 3.5 dəfəyə yaxın artım baş vermişdir (10638 ədəddən 36118 ədədə yüksəlib)<sup>20</sup>.

Dəniz daşımalarında da azalma baş vermişdir və Limanın açıqladığı rəqəmlər də bunu göstərir<sup>21</sup>.

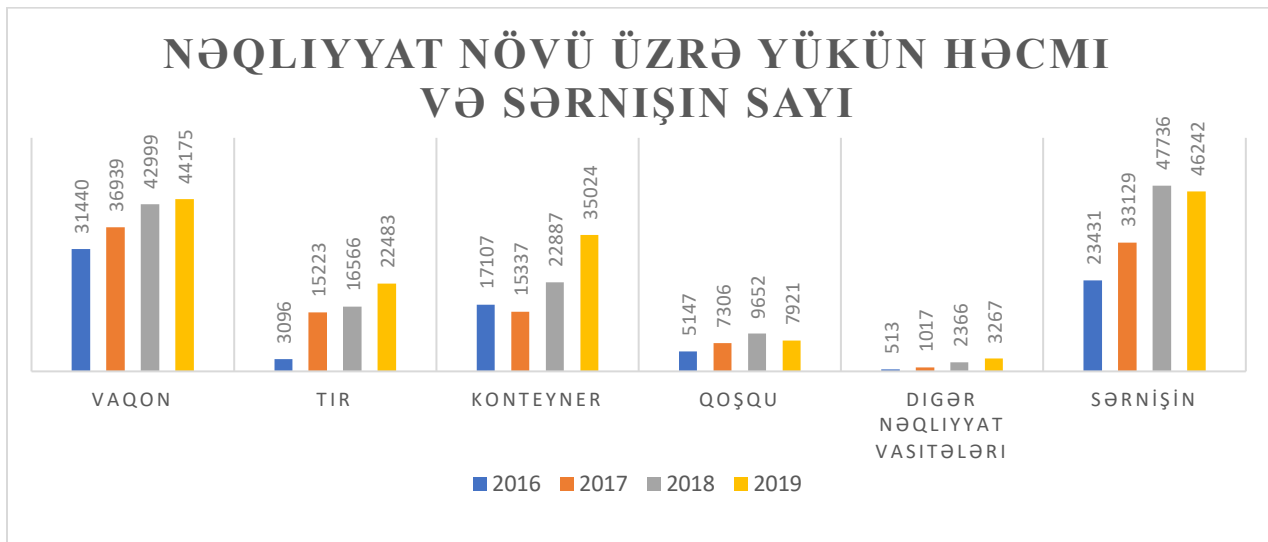
<sup>19</sup> <https://ady.az/az/content/index/66/42>

<sup>20</sup> <https://ady.az/az/content/index/66/42>

<sup>21</sup> <https://portofbaku.com/OurPort/Facts>



2016-cı illə müqayisədə 2019-cu il üzrə tranzit yükdaşımaları üzrə göstərici 12% azalmışdır. Dəniz vasitəsilə yükdaşımaların ümumi həcmində azalma baş versə də, daşınan vaqon və konteynerlərin sayı xeyli artmışdır<sup>22</sup>.



Ümumilikdə isə 2019-cu ilin göstəricilərinə əsasən konteyner yükaşımaları üzrə Bakı Beynəlxalq Ticarət limanı mövcud imkanlarının 27%-ni, ümumi yükaşıma üzrə isə 35,02%-ni istifadə etmişdir. Nəhayət, Yol Xəritəsində logistika və liman xidmətləri də daxil olmaqla azad ticarət zonasının fəaliyyətinin təşkili, Azərbaycanda ən azı 5 logistika və ticarət mərkəzinin yaradılması, bu mərkəzlərin birbaşa təsiri regional logistika və ticarət qovşağının ümumi təsirinin 20 faizinə bərabər olması hədəflənmişdir. Araşdırmalara əsasən hazırda Azərbaycanda yalnız 3 logistika mərkəzi vardır ki, bunlardan ikisi (Abşeron və Bakı Logistika Mərkəzi) İpək Yolu üzərində, Grand Logistik Mərkəzi isə

<sup>22</sup> <https://portofbaku.com/OurPort/Facts>

Heydər Əliyev adına Hava Limanının yaxınlığında yerləşir. Azad Ticarət Zonasının yaradılması üzrə isə tədbirlər hələ də davam etdirilir.

## 4. “İpək Yolu” layihəsində Azərbaycanın rəqabət imkanlarını məhdudlaşdıran faktorlar

Çoxsaylı və alternativ marşrutların mövcudlu şəraitində rəqabət üstünlüyünün təmin edilməsi hökumətlərdən kifayət qədər gərgin iş və peşəkar yanaşmalar, ciddi bazar islahatları tələb edir. Çünki bu üstünlüyü təmin edən elə obyektiv faktorlar var ki, nəinki ayrıca götürülmüş bir ölkə, hətta bütöv regionu əhatə edən çoxlu sayda mütəffiq ölkələrin birlikdə səyləri belə həmin faktorun neqativ təsirlərini aradan qaldırmaq imkanında olmur. Məsələn, Rusiyadan keçməklə Çinin Sian şəhərini Polşanın Slavkov şəhəri ilə birləşdirən Yeni Avrasiya Dəhlizinin Azərbaycan, Gürcüstan və Qazaxıstandan keçməklə Türkiyənin İstanbul şəhərini Çinin Sian şəhərini birləşdirən Transxəzər marşrutu təbii üstünlüyə malikdir. Belə ki, Transxəzər marşrutu müxtəlif tipli daşıma növləri (dəmir yolu-dəniz, dəniz-dəmiryolu) üzrə keçidlər əsasında yüklərin daşınmasını təmin edir. Ona görə də hər dəfə müvafiq sənədlərdə dəyişikliklərin olması, sərhəd-keçid, gömrük məntəqələrində sərf olunan vaxtın uzanması kimi faktorlar daşıma xərclərinin artımına səbəb olur. Lakin Polşa-Çin marşrutunda dəniz keçidi yoxdur və birbaşa dəmiryoludur. Ona görə də daşımalar zamanı Transxəzər marşrutunda keçidlər zamanı qeydə alınan zaman itkisi və müvafiq olaraq xərc artımı baş vermir. Eyni zamanda, hava şəraitindən dolayı il ərzində 90 gün Xəzər dənizində gəmilərin yükləri çatdırması zamanı gecikmələr yaşanmasına səbəb olur. Şübhəsiz ki, bu üstünlük obyektiv faktorlardan (təbii amillər) qaynaqlanır. Nəticəsi isə belədir: Yeni Avrasiya Dəhlizi üzrə Çinin Sian bölgəsinə Polşanın Slavkov şəhərindən 40 futluq konteynerin çatdırılma qiyməti 3600-4200 ABŞ dolları arasında, Şərqi-Qərbi dəhlizi üzrə isə 40 futluq konteynerin çatdırılma qiymətinin 5000-5500 ABŞ Dolları arasında dəyişir.

Konteynerlərin daşınması tariflərinin bəzi olmasının başqa bir nümunəsi Gürcüstanla müqayisədə də aşkar görünür. Bakı-Aktau marşrutu üzrə 40 futluq və 20 futluq konteynerin daşınma tarifi müvafiq olaraq 1200 və 600 dollar, Bakı-Türkmənbaşı marşrutu üzrə 40 futluq və 20 futluq konteynerin daşınma tarifi isə müvafiq olaraq 1000 və 500 dollar təşkil edir. 40-futluq konteynerin Bakı - Türkmənbaşı arasında daşınması zamanı bir dəniz milinə və ya 1.852 km üçün daşımaya ödənilən məbləğ 5.59 ABŞ dollarıdır (Bakı-Türkmənbaşı limanları arasında məsafə 179 dəniz milidir). Halbuki eyni tip, yəni qısa dəniz daşınması olaraq Batumi və Konstanta limanları arasında 40 fut-luq konteynerin daşınması zamanı bir dəniz mili və ya 1.852 km üçün ödənilən məbləğ 1.75 dolları təşkil edir (Batumi və Konstanta limanları arasında məsafə 628 dəniz milidir).



İki marşurut üzrə daşıma xərfləri arasında belə kəskin fərqi olmasının 2 əsas səbəbi var: (i) Xəzər dənizinin beynəlxalq okeana çıxışı olmadığı üçün limanlar arasındakı daşımalar qısa dəniz daşımaları kimi qəbul edilir, amma Qara Dəniz daşımaları belə qəbul edilmir; (ii) Yük həcmnin az olması daşınma tariflərinin yüksək olmasına səbəb olur. Təbii ki, tariflər də yüksək olduqca marşurut cəlbedici olmur. Araşdırmalar göstərir ki, Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyininin hər daşıma zamanı 300-400 TEU həcmə çatması nəticəsində, məsələn, Bakı-Aktau marşrutu üzrə 20 futluq konteynerin daşınma qiymətini 40 % azaltmaq mümkündür<sup>23</sup>.

Amma hər 2 marşurut üzrə rəqabət üstünlüyünə təsir göstərən texniki amillər də var. Belə ki, Avropa və Çin dəmir yolu reyslərində standart ölçü yəni 1435 mm, keçmiş SSRİ ölkələrində dəmir yolu reyslərinin ölçüsü isə 1520 mm-dir. Buna görə də Qazaxstan-Çin sərhəddində reyslərin standart ölçüdən geniş ölçüyə keçirilməsi üçün stansiya (Xorqos) qurulmuşdur. Həmçinin Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihə üzrə də Gürcüstan-Türkiyə sərhədində Axalkalaki terminalında reyslərin dəyişməsi prosesi baş verir. Birinci marşrut üzrə Belarusiya-Polşa sərhədində reyslərin dəyişdirilməsinə görə qatarlar vaxt itirmədən Polşaya daxil ola bilirlər. Şərq-Qərb dəhlizi üzrə isə reyslərin Çin-Qazaxstan və Gürcüstan-Türkiyə, Türkiyə-Polşa sərhədində dəyişdirilməsi keçidlərdə hər dəfə müvafiq sənədlərdə dəyişikliklərin olmasına, sərhəd-keçid və gömrük məntəqələrində sərf olunan vaxta artırıcı təsir göstərir. Nəzərə almaq lazımdır ki, qiymət və vaxtında çatdırılma rəqabət üçün önəmli faktorlardır. Əslində qeyd olunan texniki faktorun alternativ marşuruta qazandırdığı rəqabət üstünlüyü də Transxəzər xətti ölkələrinin qısa, hətta ortamüddətli dövrdə həll edə bilməməyi də problemdir. Çünki Avropa və Çin dəmir yolu reyslərilə unifikasiya edilmiş xətlərin yaradılması çox nəhəng resurslar və zaman tələb edir.

Transxəzər marşurutununun rəqabət imkanlarını azaldan bu maneləri (təbii şərait və texniki) neqativ təsirlərinin azaldılması üçün yalnız bir imkan var: Azərbaycan da daxil olmaqla bütün Transxəzər marşurutu ölkələrinin logistika potensialını ən yüksək keyfiyyətdə təqdim etmək, gömrük və tranzit şərtləri, logistika infrastrukturununun xidmət şərtləri son dərəcə əlverişli olmalıdır. İstifadəçilər ilk şərtə görə üzləşdikləri nisbi əlverişsiz durumu logistika imkanlarını və xidmətlərinin maksimum əlverişli şərtlərilə kompensasiya etməlidirlər. Məsələn, gömrük rəsmiləşdirmə prosedurları maksimum sadə (bürokratiyadan uzaq) və qısa olmalı, tranzit tarifləri və logistik infraqurudan (anbar və digər saxlama yerlərindən) istifadə xərcləri maksimum, hər konteyner hesabı daşıma xərcləri mümkün qədər aşağı olmalıdır. Bəs hazırda bu indikatorlar üzrə qiymətləndirmə apardıqda Azərbaycanın tranzit ölkə kimi

<sup>23</sup> Agshin Muxtarov : A case study: feasibility analysis of container feeder vessel as a short sea shipping services in the Caspian Sea ,2018, World Maritime University [https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1622&context=all\\_dissertations](https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1622&context=all_dissertations)

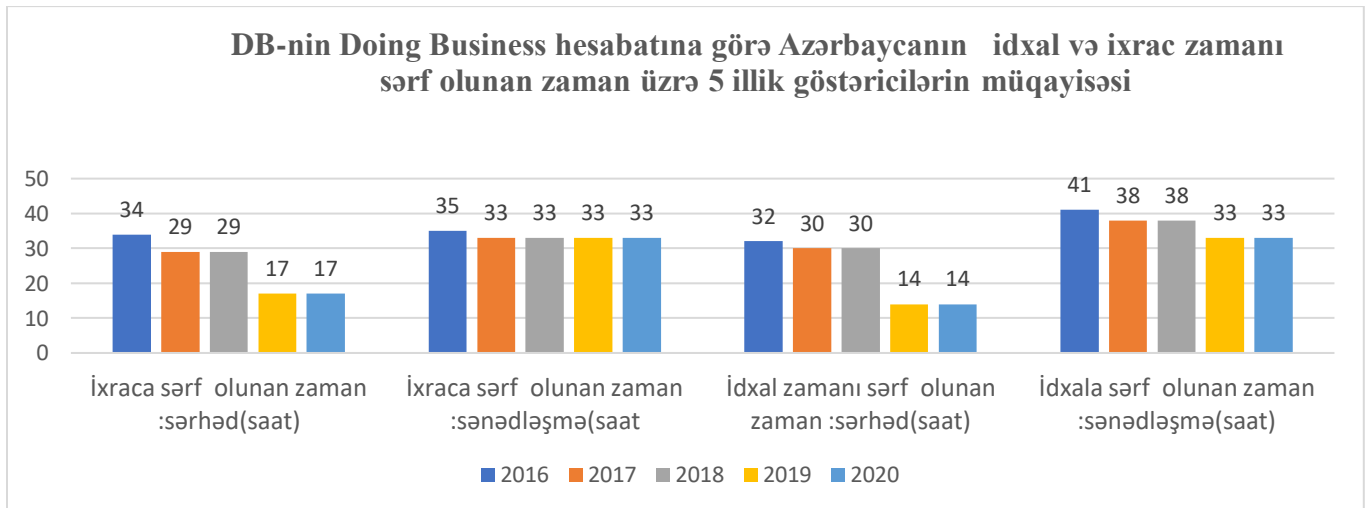
rəqabət üstünlüyünün olduğunu söyləmək mümkündürmü? Bunun üçün Dünya Bankının Doing Business hesabatında 2 mühüm indikator – idxal-ixrac əməliyyatlarına sərf olunan zaman və xərc baxımından (trading across borders) qiymətləndirmə apardıqda real müqayisə imkanı yaranır. Bankın hər il açıqladığı müvafiq hesabatlara əsasən Azərbaycanın göstəricilərini nəinki digər Transxəzər marşrutu ölkələrinin göstəricilərlə, həmçinin dünyanın digər ölkələrlə müqayisə etmək mümkündür. Yeri gəlmişkən, ən sona açıqlanan hesabata əsasən Azərbaycan “trading across borders” indikatoru üzrə 190 ölkə arasında 83-cü yerdə qərarlaşmışdır. Bir sıra ölkələr üzrə göstəricinin Azərbaycanla müqayisəsi aşağıdakı cədvəldə əks olunub:

**Dünya Bankının “Doing Business” hesabatında xarici ticarət əməliyyatlarının effektivliyi üzrə göstəricilərin ölkələrarası müqayisəsi**

	Azərbaycan	Gürcüstan	Türkiyə	Qazaxstan	Rusiya	Avropa & Mərkəzi Asiya	İnkişaf etmiş ölkələr
<b>İxracə sərf olunan zaman :sərhəd(saət)</b>	17	6	10	105	66	16.1	12.7
<b>İxracə zamanı yaranan xərclər :sərhəd (ABŞ dolları)</b>	214	112	338	470	580	150	136.8
<b>İxracə sərf olunan zaman :sənədləşmə(saət)</b>	33	2	4	128	26	25.1	2.3
<b>İxracə zamanı yaranan xərclər :sənədləşmə (ABŞ dolları)</b>	250	0	55	200	80	87.6	33.4
<b>İdxal zamanı sərf olunan zaman :sərhəd(saət)</b>	14	15	7	2	12	20.4	8.5
<b>İdxal zamanı yaranan</b>	300	396	46	0	400	158.8	98.1

<b>xərclər :sərhəd (ABŞ dolları)</b>							
<b>İdxala sərf olunan zaman :sənədləşmə(saət)</b>	33	2	2	6	43	23.4	3.4
<b>İdxal zamanı yaranan xərclər :sənədləşmə (ABŞ dolları)</b>	200	189	55	0	160	85.9	23.5

“Doing Business” indeksinin metodologiyasına əsasən, idxal zamanı yaranan xərclər dedikdə, nümunə olaraq həcmi 15 kub metr avtomobil hissələrinin (HS kod:8708 ) ölkənin bu tipli məhsulu ən çox aldığı ölkədən idxal etdiyi zaman yaranan ödənişləri baza olaraq götürür. İxrac zamanı isə dəyəri 50.000 dollar olan məhsulun ən çox satıldığı ölkəyə ixracı zaman yaranan xərclər nəzərdə tutulur. Azərbaycan üzrə idxal zamanı avtomobil hissələri üzrə Rusiya, ixrac zamanı isə şəkər və qənnadı məhsulları üzrə isə İraq nümunə olaraq götürülmüşdür.



Diaqramdan göründüyü kimi gömrük rəsmiləşdirilməsi üzrə sərhəd keçid məntəqələrində sərf olunan zaman göstəricisində xeyli yaxşılaşma vardır . Belə ki , 2016-ci il ilə müqayisədə 2020-ci ildə ixrac əməliyyatları üzrə sərhəd keçid məntəqələrində sərf olunan zaman 2 dəfə azalaraq 34 saatdan 17 saata enmişdir . İdxal zamanı isə sərhəd keçid məntəqələrində sərf olunan zaman 2.3 dəfə azalaraq 32 saatdan

14 saata enmişdir. Lakin sərhəd keçid məntəqələrində sərf olunan zamana münasibətdə ixrac sənədləşməsinin müddətində ciddi dəyişiklik müşahidə edilməsə də, idxal əməliyyatı üzrə sənədləşməyə sərf olunan zaman 1.2 dəfəyə yaxın azalmışdır (41 saatdan 33 saata qədər). Digər indikator – idxal-ixrac əməliyyatları üzrə xərclərin həcmində də müəyyən müsbət dəyişiklər qeydə alınmışdır.



Diaqramdan göründüyü kimi, təhlil aparılan dövrdə ixrac zamanı sərhəd-keçid xərclərində 43%, ixrac zamanı sənədləşmə xərclərində 16,7%, idxal zamanı sərhəd keçid xərclərində 29% azalma qeydə alınmış, lakin idxal sənədləşdirilməsi üzrə xərclər sabit qalmışdır. Azərbaycanın idxal və ixrac əməliyyatlarına sərf olunan vaxt və yaranan xərclər üzrə göstəricilər aşağıdakı kimidir. Bu hesabat əsasən 2016-cı ilə müqayisədə ixrac zamanı sərhəd keçid məntəqələrində sərf olunan zaman 50%, sənədləşmə üzrə sərf olunan zaman 5.7%, idxal zamanı sərhəd-keçid məntəqələrində sərf olunan zaman 57%, sənədləşməyə sərf olunan zaman isə 20% azalmışdır.

Bütün bu müsbət dinamikaya baxmayaraq, Azərbaycan hər iki göstəricilər üzrə bəzi region ölkələrinə və inkişaf etmiş ölkələrə udurur. Məsələn, Azərbaycanda inkişaf etmiş ölkələrlə müqayisə etdikdə:

- sərhəd-keçid üzrə sərf olunan zaman ixrac üzrə ən azı 30%, idxal üzrə 2 dəfəyə yaxın yüksəkdir;
- sənədləşməyə sərf olunan zaman ixrac üzrə az qala 15 dəfə, idxal üzrə 10 dəfə çoxdur;
- sərhəd-keçid üzrə sərf olunan xərclər ixrac üzrə 50%-ə yaxın, idxal üzrə 3 dəfəyə yaxın yüksəkdir;

- **sənədləşməyə sərf olunan xərclər ixrac üzrə 8 dəfə, idxal üzrə 9 dəfə yüksəkdir.**

Transxəzər marşrutu üzərindəki digər ölkələrdə, xüsusən Rusiya və Qazaxıstanda bu indikatorlar üzrə göstəricilər Azərbaycanla müqayisədə daha pisdır və bu amil nəticə etibarlı ilə marşrutun digər alternativ qarşısında rəqabət imkanlarını daha da məhdudlaşdırır.

Əslində dünya ölkələrinin logistik potensialının keyfiyyətinin real vəziyyətinin dəyərləndirilməsi, bu sahədə boşluqların aşkarlanması baxımından Dünya Bankının 2 ildən bir açıqladığı logistik performans indeksi (LPI) mühüm məlumat mənbəyi kimi çıxış edir. Təəssüf ki, Azərbaycan 2014-cü ildən sonra hansısa səbəbdən bu indeksin hazırlanmasından kənarında saxlanır. 2018-ci ildəki dəyərləndirmədə dünyanın 160 ölkəsi iştirak edib. Azərbaycan bu indeksin hesablanması kənarında qalan azsaylı ölkələrdən biri olub. Öz növbəsində, keçmiş SSRİ ölkələrindən hamısı LPI-nin reyting cədvəlində yer alıb.

LPI ölkələrin logistika sahəsində olan fərsətlərini və çətinliklərini görməyə və göstəricilərini təkmilləşdirməyə imkan verən interaktiv müqayisə vasitəsidir. Ölkənin tranzit logistik imkanları ölkə xaricində yerləşən ticarət partnyorlarının, daxili logistik vəziyyəti isə yerli logistika sahəsində çalışan peşəkarlar vasitəsilə kəmiyyət və keyfiyyət baxımından dəyərləndirilir. Qiymətləndirəmə aşağıdakı 6 faktor üzrə aparılır:

- **Gömrük və sərhəd-keçid məntəqələrinin idarəetməsinin effektivliyi (sərhəd-keçid yoxlamalarının və gömrük orqanları tərəfindən gömrük prosesinin effektivliyi (sürətli, rəsmiləşdirmənin sadəliyi));**
- **Ticarət və nəqliyyat infrastrukturunun keyfiyyəti (nəqliyyat və ticarət infrastrukturunun keyfiyyəti daxildir: dəniz və hava limanları, avtomobil yolları, dəmir yolları, informasiya texnologiyaları);**
- **Nəqli qiymətlərinin rəqabət əsasında tənzimlənməsi (rəqabətçi daşıma qiymətlərini təqdim edilə bilməsi );**
- **Logistika xidmətlərinin keyfiyyəti və yetərliliyi (nəqliyyat operatorlarının, gömrük brokerlərinin xidmətləri)**
- **Yük daşımalarının çatdırılmasının izlənilə bilinməsi;**
- **Yüklərin vaxtında alıcılara çatdırılması.**

LPI üzrə nəticələr 1-5 intervalında çox aşağı, aşağı, orta, yüksək və çox yüksək olaraq dəyişir. Ölkələrin yerləşdiyi coğrafi mövqe və gəlir səviyyəsinə uyğun olaraq maksimum 8 ölkədən olan respondentlərin cavabları əsasında LPI hesablanır. Sonuncu dəfə Azərbaycan üzrə qiymətləndirə aparılan zaman respondent ölkə seçimi zamanı 2 meyar nəzərə alınmışdı: ölkənin dünya okeanına çıxışının olmaması və DB-nin təsnifatında orta gəlirli qrupa aid edilməsi. Bu meyarlara əsasən, Azərbaycanla ən böyük ixrac əməliyyatı olan 3 ölkə, ən böyük idxal əməliyyatı olan 1 ölkə, quru sərhəddi olan 2 ölkə və Afrika, Asiya və Avropa qitəsindən təsadüfi seçilmiş 2 ölkə götürülmüşdü. 2014-cü ildə aparılmış dəyərləndirmədə<sup>24</sup> 167 ölkə arasında Azərbaycanın mövqeyi belə olmuşdu: gömrük, sərhəd-keçid məntəqələri üzrə beynəlxalq logistik performans göstəricisi üzrə 82-ci yer (2.52 bal), Ticarət və nəqliyyat infrastrukturunun keyfiyyəti üzrə beynəlxalq logistik performans göstəricisi üzrə 68-ci yer (2.71 bal), nəqliyyat qiymətlərinin rəqabətli təqdim edilməsi üzrə beynəlxalq logistik performans göstəricisi 113-cü yer (2.57 bal), keyfiyyətli və rəqabətli logistika xidmətləri üzrə beynəlxalq logistik performans göstəricisi üzrə 149-cu yer (2.14 bal), daşınma zamanı yüklərin izlənilə bilməsi üzrə beynəlxalq logistik performans göstəricisi üzrə 148-ci yer (2.14 bal), yüklərin vaxtında çatdırılması üzrə beynəlxalq logistik performans göstəricisi üzrə 143-cü yer (2.57 bal).

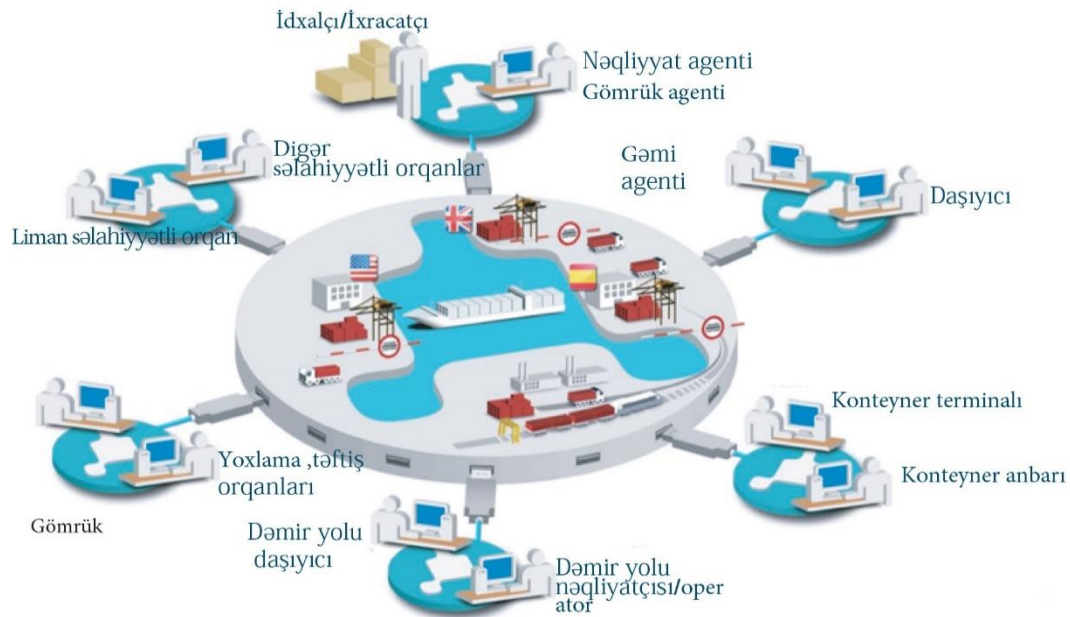
Həmin qiymətləndirmədə Azərbaycanın beynəlxalq logistik performans göstəricisi üzrə ümumi nəticəsi isə 167 ölkə arasında 125-ci yer, topladığı bal isə 2.45 olmuşdur.

Göründüyü kimi, 6 il öncə açıqlanan logistik performans indeksində Dünya Bankı Azərbaycanın logistik infrastrukturunun keyfiyyətini kifayət qədər aşağı qiymətləndirib. Doğrudur, həmin dövrdən sonra bu istiqamətdə xeyli müsbət dəyişiklər baş verib və yeni indeks hesablamalarına qatılmaqla Azərbaycan hökuməti baş verən dəyişiklikləri (həmçinin hələ də həllini tapmamış problemləri) aydınlaşdırmaq imkanı qazana bilər.

Yeri gəlmişkən, Ələt Limanının fəaliyyətinin səmərəliliyini artırmaq üçün yüklərin vaxtında çatdırılması üçün dünya təcrübəsində geniş tətbiq olunan liman icma sistemi (port community system) tətbiqi təcrübəsi də öyrənilməli və tətbiq edilməlidir.

---

<sup>24</sup> <https://lpi.worldbank.org>



Source: ValenciaportPCS.net

Yuxarıda fəaliyyət algoritmi və sxemi təqdim edilən mode liman əməliyyatları və təchizat zəncirində xərclərə qənaət etməyə və əlavə dəyər yaratmağa imkan verir. Məsələn, Valensiya limanı bu sistemi tətbiq etməklə illik 23 milyon avroya qənaət etmiş, həmçinin Sinqapurda tətbiq edilən bu sistem vasitəsilə 2012-ci ilin hesabatına görə 3 il ərzində liman icmasında olan qurumların, şirkətlərin xərcləri 80 milyon dollar həcmində azaldılmışdır. Nəzərə almaq lazımdır ki, limanların gündəlik fəaliyyətlərində çox fərqli oyunçular iştirak edir. Bu halda dövlət qurumları və özəl şirkətlərin nümayəndələri “liman icması”nı formalaşdırırlar və bu zaman bütün oyunçuların hər birini virtual bir şirkətin ayrı-ayrı departamentləri kimi görmək olur. Bu müxtəlif departamentlərin effektiv koordinasiyası və əməkdaşlığı həm təchizat zəncirinin funksionallığı, həm də yüklərin vaxtında və daha rəqabətçil qiymətlərlə son təyinat nöqtəsinə çatdırılması üçün önəmlidir. Zəif rəqəmsal transformasiya nəticəsində lazımsız və təkrarlanan proseslər, bir məlumatın bir neçə dəfə təkrar emal edilməsi, məlumatların ötürülməsi zamanı dəyişilməsi, vaxtında informasiyanın əldə olunmaması və ya əlçatanlığının az olması kimi halların qarşısını almaq üçün avtomatlaşdırılmış, neytral və açıq sistemin qurulması son dərəcə önəmlidir. Burada yalnız dövlət-özəl sektorun arasında informasiya axını və əməliyyatlara nəzarət deyil, həmçinin dövlət qurumları arasında informasiya axını qurulur. Bu sistemin üstünlükləri özündə qeydiyyat-izləmə-sənədləşmə proseslərinin sadələşməsi nəticəsində çatdırılma vaxtının azaldılmasını, bütün qapıdan-qapıya çatdırılma prosesinin izləniləbilirliyini,

gömrük bəyannamələrinin və müxtəlif tip daşıma növləri üzrə sənədlərin hazırlanma prosesinin harmonizasiyasını ehtiva edir. Nəqliyyat və yükdaşıyıcılar bu sistemin sayəsində öz planlarını daha məhsuldar şəkildə quramağa, proses və sənəd dövriyyəsinin azaltmağa, böyük həcmdə informasiyaların qısa müddətdə emal etməyə imkan qazanırlar. Bu sistemin uğurlu tətbiqi ölkənin logistik performans göstəricisinin yüksətmək ilə yanaşı ölkənin logistika yönümlü inkişafına çox böyük təsir edə bilər. Hazırda Hamburq, Valensiya, Antverp, Felixstove, Rotterdam limanlarına port icma sisteminin tətbiqindən istifadə edilir.

Amma şübhəsiz ki, bütövlükdə “İpək Yolu” marşrutunun potensialının artırılması bütün region ölkələrinin birgə təşəbbüslərindən də əhəmiyyətli dərəcədə asılıdır. Məsələn, gömrük məlumatlarının mübadiləsi və gömrük prosedurlarının uyğunlaşdırılması təchizat zənciri üçün çox önəmlidir və elektron məlumat mübadiləsi sistemləri regional inteqrasiya təşəbbüslərinin reallaşmasına kömək edə bilər. Nümunə üçün, Mərkəzi Amerikada Beynəlxalq Mallar üzrə Tranzit Sistemi (TİMS) əvvəllər çətin olan prosedurları yalnız vahid bir sənəd əsasında 9 ölkə arasında malların sürətli hərəkətini təmin etmək üçün uyğunlaşdırır. Bəzi sərhəd yerlərində bu sistem tranzit malların gömrüklənməsi müddətlərini 90%-ə qədər azaltmışdır. Doğrudur, 2008-ci ildə Türkiyə Gömrük İdarəsi tərəfindən İpək Yolu Gömrük Təşəbbüsü başlatılmışdır və bu təşəbbüsə Türkiyə, Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxstan, Qırğızıstan qoşulmuşdur. Həmin təşəbbüs daha sonradan “Karvansaray Layihəsi” kimi daha da inkişaf etdirildi və tərəflər öz gömrük idarələrinin sərhəd keçidlərinin asanlaşdırılması, gömrük prosedurlarının uyğunlaşdırılması və sadələşdirilməsi və qədim İpək Yolu ilə Çin sərhədinə qədər sərhəd keçid müddətinin azaldılması üçün birlikdə çalışmağa razı olduqlarını bildirdi. Bununla belə, hələlik Mərkəzi Amerika nümunəsindəki TİMS-ə uyğun vahid gömrük sənədləşməsi mexanizminin yaradılmasını təmin etmək mümkün olmayıb.



## Nəticə və Təvsiyələr

Azərbaycan “İpək Yolu” üzərində yerləşən tranzit ölkələrdən biri kimi son 20 ildən artıq bir dövrdə öz logistik imkanlarının artırılması istiqamətində xeyli işlər görüb, müxtəlif beynəlxalq və regional layihələrin iştirakçısına çevrilib. Hökumət nəqliyyat və logistika infrastrukturunun qurulmasına kifayət qədər böyük həcmdə resuslar səfərbər edib. Həm də bütün bunlar bir-birilə rəqabət aparan alternativ marşrutların formalaşdırıldığı bir dövrdə baş verib. Bu baxımdan hazırkı mərhələyədək “İpək Yolu” layihəsi çərçivəsində Şərqi-Qərbi dəhlizinin Azərbaycan üçün açdığı imkanların, bu sahədə görülmüş işlərin, qazanılmış uğurların, həllini gözləyən problemlərin dəyərləndirilməsi çox önəmlidir. Aparılmış tədqiqatın bu istiqamətdə üzə çıxardığı əsas nəticələr aşağıdakılardır:

- **Azərbaycanın üzərində yerləşdiyi Şərqi-Qərbi dəhlizi digər alternativ dəhlizlərlə müqayisədə daha qısa olsa da, ciddi rəqabətlə üzləşib.** Qısalıq bu marşrutun cəlbediciliyini artıran amil kimi görünə də, Polşadan başlayaraq Çinin Sian şəhərinə qədər uzanan yeni Avrasiya xəttinin ciddi rəqabətilə üzləşib. Çünki Polşa-Çin marşrutunda dəniz keçidi yoxdur və birbaşa dəmiryoludur. Qeyd etmək lazımdır ki, Polşanın Slavkov şəhərində yerləşən Avroterminala qədər qatar reyslərinin eni 1520 mm-dir və Çindən Qazaxstan-Rusiya -Belarus və ya daha qısa yol olan Qazaxstan-Rusiya -Ukrayna marşrutu ilə yükləri qəbul edirlər. Slavkov artıq Avropa ilə Çin arasında yüklərin logistika mərkəzlərindən birinə çevrilməkdədir. Bura gələn yüklər rahatlıqla tır və ya digər dəmiryolu reyslərinə keçid etməklə Avropa ölkələrinə çatdırılma edilir. Halbuki Şərqi-Qərbi dəhlizi müxtəlif tipli daşıma növləri (dəmir yolu-dəniz, dəniz-dəmiryolu) üzrə keçidlər əsasında yüklərin daşınmasını təmin edir. Əlavə olaraq, hava şəraitindən dolayı il ərzində soyuq aylarda təxminən 90 gün Xəzər dənizində gəmilərin yükləri çatdırması zamanı gecikmələr yaşanmasına səbəb olur.
- **Hər 2 marşrut üzrə rəqabət üstünlüyünə təsir göstərən texniki amillər də var.** Belə ki, Avropa və Çin dəmir yol reyslərində standart ölçü yəni 1435 mm, keçmiş SSRİ ölkələrində dəmir yolu reyslərinin ölçüsü isə 1520 mm-dir. Buna görə də Qazaxstan-Çin və Türkiyə-Gürcüstan sərhədlərində reyslərin standart ölçüdən geniş ölçüyə keçirilməsi həyata keçirilir. Belə ki, Sian və Slavkov şəhərləri arasında çatdırılma zamanı dəmir yol reysləri yalnız bir dəfə Çin -Qazaxstan sərhəddində dəyişdirilir.

- **Şərq-Qərb dəhlizi Yeni Avrasiya marşrutuna nisbətən daha yüksək xərclə daşımaları təmin edir.** Belə ki, Yeni Avrasiya Dəhlizi üzrə Çinin Sian bölgəsinə Polşanın Slavkov şəhərindən 40 futluq konteynerin çatdırılma qiyməti 3600-4200 ABŞ dolları arasında, Şərq-Qərb dəhlizi üzrə isə 40 futluq konteynerin çatdırılma qiymətinin 5000-5500 ABŞ Dolları arasında dəyişir.
- **İpək Yolu dəhlizində yerləşən ölkələr arasında ticarət zamanı 1 günə qənaət edilməsi ortalama ixracın 5.2 faiz artması deməkdir.** Xüsusilə də ticarət zamanı yüklərin qısa zamanda çatdırılma tez xarab olan məhsullar üçün xüsusi ilə önəmlidir.
- **Şərq-Qərb dəhlizi üzərində yerləşən Qazaxstan, Gürcüstan və Türkiyənin Avropa Birliyi və Çin ilə ticarət və gömrük müqavilələrinin olmasına baxmayaraq Azərbaycanın qeyd edilən qurum və ölkələrlə hazırda qüvvədə olan müqavilələri mövcud deyildir.** Halbuki ölkələrarası ticarət anlaşmalarının olması, sərhəd keçid məntəqələrinin sərf olunan vaxtın azaldılması və ölkənin təkmilləşdirilmiş nəqliyyat infrastrukturunun olması nəticəsində ticarət zamanı sərf olunan vaxtın daha da azalması və yeni bazarlara çıxış imkanlarının artması deməkdir.
- **Logistikanın inkişafı ilə bağlı 2016-cı qəbul edilmiş Yol Xəritəsi tranzit ölkə kimi Azərbaycanın imkanlarının sürətlə artmasını hədəfləsə də, hazırkı dövrə nəticə qeyri-qənaətbəxşdir.** Belə ki, Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizi üzrə 2015-ci il ilə müqayisədə 2019-cu ildə tranzit daşımalarında 14,9 faiz azalma olmuşdur.
- **Yeni dəniz limanının imkanlarından hələlik tam istifadə mümkün olmayıb.** 2019-cu ilin göstəricilərinə əsasən konteyner yükaşırımları üzrə Bakı Beynəlxalq Ticarət limanı mövcud imkanlarının 27%-ni, ümumi yükaşırama üzrə isə 35,02%-ni istifadə etmişdir.
- **Bunun üçün Dünya Bankının Doing Business hesabatında xarici ticarət indikatoru üzrə Azərbaycanın mövqeyi son illər xeyli yaxşılaşsa da, hələ inkişaf etmiş ölkələrin müvafiq göstəricilərindən çox geridir.** Ən sona açıqlanan hesabatə əsasən Azərbaycan “trading across borders” indikatoru üzrə 190 ölkə arasında 83-cü yerdə qərarlaşmışdır. Bununla belə, inkişaf etmiş ölkələrlə müqayisədə Azərbaycanda sərhəd-keçid üzrə sərf olunan zaman ixrac üzrə ən azı 30%, idxal üzrə 3 dəfə, sənədləşməyə sərf olunan zaman ixrac üzrə az qala 15 dəfə, idxal üzrə 10 dəfə, sərhəd-keçid üzrə sərf olunan xərclər ixrac üzrə 50%-ə yaxın, idxal üzrə 2 dəfəyə yaxın, sənədləşməyə sərf olunan xərclər ixrac üzrə 8 dəfə, idxal üzrə 9 dəfə yüksəkdir.

Qeyd olunan problemləri çıxış edərək Azərbaycanın “İpək Yolu” marşrutu çərçivəsində tranzit ölkə kimi cəlbediciliyinin artırılması üçün aşağıdakı addımların atılması məqsədəuyğun hesab edilir:

- Azərbaycanın Avropa Birliyi və Çin ilə azad ticarət anlaşmalarının imzalanması istiqamətində işlərin təşəbbüslərin artırılmasına ehtiyac var;
- Yüklərin vaxtında çatdırılması üçün dünya təcrübəsində geniş tətbiq olunan liman icma sisteminin (port community system) tətbiqi zəruridir;
- Özəl logistika şirkətlərinin nəqliyyat və logistika xidmətlərində iştirakı artırılmalı, onların xidmət səviyyəsinin keyfiyyətinin yüksəldilməli, xərclərinin azaldılması üçün zəruri təşviq mexanizmləri hazırlanmalıdır;
- Logistika şirkətlərinin rəqabət qabiliyyətini artırmaq və onların dəyər zəncirində aktiv iştirakını təşkil etmək üçün informasiya idarəetmə texnologiyaları, bulud, yüklərin izlənməsi sistemlərinin yaradılması, kadrların peşəkarlıq qabiliyyətinin artırılması, nəqliyyat parkının yenilənməsi istiqamətləri üzrə təşviqedicilə tədbirlər görülməsinə ehtiyac var;
- Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin tərkibində yaradılmış logistika xidmətlərini, eləcə də Azərbaycan Dəmir Yolları QSC tərkibində yaradılmış dəmir yolu daşıma xidmətlərini dünya təcrübəsində olduğu kimi özəl şirkətlərə ötürülməsi daha məqsədəuyğundur;
- Azərbaycan hökuməti ölkənin logistika potensialının dövri qiymətləndirilməsi, bu sahədə problemlərin aşkarlanması, beynəlxalq bençmarkinqin təmin edilməsi üçün Dünya Bankının logistik performans indeksində (LPI) iştirak etməlidir;
- Azərbaycanın logistik potensialının artımı həm də onun dünya iqtisadiyyatına sürətli inteqrasiyasından, həmçinin birbaşa xarici sərmayə cəlb etmək imkanından aslıdır ki, bunun üçün Dünya Ticarət Təşkilatına üzvlük başa çatdırılmalıdır;
- Şərqi-Qərbi marşrutu üzərində yerləşən ölkələrin tranzit yüklərlə əlaqəli gömrük prosedurlarının daha da sürətləndirilməsi prosesini təmin etmək üçün bütün mümkün mexanizmləri hərəkətə gətirməsinə ehtiyac var.

## Ədəbiyyat siyahısı :

1. BELT AND ROAD ECONOMICS Opportunities and Risks of Transport Corridors , World Bank Group ,2019
2. (<https://data.worldbank.org/indicator/BX.KLT.DINV.CD.WD?locations=AZ>).
3. Qureshi , Zia 2011 :”The The G-2 and Global Development” In World Bank (2011):Postcrises growth and development .
4. (Djankov,S.Freund C.,Pham C (2006) Trading on Time” World Bank Policy Research Working Paper,3909
5. (Limão and Venables (2001).
6. .Suprabha Baniya,Nadia Rocha , Michele Ruta : “Trade Effects of the New Silk Road :A Gravity Analysis|” Policy Research Working Paper 8694, World Bank Group,January 2019
7. [ten-t\\_iap\\_web-dec13.pdf](ten-t_iap_web-dec13.pdf) (europa.eu)
8. <https://www.railwaypro.com/wp/iran-agrees-loan-rasht-astara-railway-project/>
9. [https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/48386/48386-004-pam-en\\_1.pdf](https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/48386/48386-004-pam-en_1.pdf)
10. <https://ady.az/az/content/index/75/73>
11. <https://portofbaku.com/Ourport/Terminals>
12. <https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/baku-international-sea-trade-port-alyat/6ec7c9cd-697d-4af4-9855-3feac7bf7eac/>
13. <http://www.azpromo.az/en/news/view/azerbaijan-to-establish-logistics-centre-in-aktau>
14. <https://middlecorridor.com/en>
15. <https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/Event/Africa/Investing%20in%20Africa%20Forum/2015/investing-in-africa-forum-chinas-special-economic-zone.pdf>
16. (<https://data.worldbank.org/country/AZ>)
17. De Soyres, F., A. Mulabdic, and M. Ruta. 2019. “Common Transport Infrastructure: A Quantitative Model and Estimates from the Belt and Road Initiative.” Policy Research Working Paper WPS 8801, World Bank, Washington, DC
18. A case study: feasibility analysis of container feeder vessel as a short sea shipping services in the Caspian Sea, Agshin Mukhtarov ,

19. Azerbaijan in the Silk Road Economic Belt: A Chinese Perspective Bai Lianlei
20. Baku-Tbilisi-Kars: Regional Implications and Perspectives Victoria Ariel Bittner Minavvar Ibrahimli
21. International case studies and good practices for implementing Port Community Systems Jonas Mendes Constante Coordinators: Krista Lucenti Sergio Deambrosi
22. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi
23. New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road Feride Inan and Diana Yayloyan The Economic Policy Research Foundation of Turkey (TEPAV)
24. BAKU-TBILISI-KARS RAILROAD THE IRON GROUND FOR THE SILK ROAD FUTURE OPPORTUNITIES & PROSPECTS , Evaldas Klimas Mahir Humbatov , MYKOLAS ROMERIS UNIVERSITY
25. <https://aric.adb.org/database/fta>

Sənəd Demokratik Təşəbbüslər İnstitutunun (IDI) apardığı araşdırmalar əsasında tərtib olunub.

IDI araşdırmanın aparılmasına və sənədin ərsəyə gəlməsinə töhfə verən hər kəsə dərin təşəkkürünü bildirir.

Məlumatlardan istifadə edərkən IDI-yə istinad etmək zəruridir.

Əlaqə məlumatları: Tel:

+99450 435 95 42

Web: [www.idi-aze.org](http://www.idi-aze.org)

E- poçt: [idi.azerbaijan@gmail.com](mailto:idi.azerbaijan@gmail.com)

Facebook: [www.facebook.com/DTI.IDI](https://www.facebook.com/DTI.IDI)