

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin
2016-cı il 6 dekabr tarixli
Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir



Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi

Mündəricat

1. QISA XÜLASƏ.....	3
2. QLOBAL TRENDLƏR.....	5
3. MÖVCUD VƏZİYYƏTİN TƏHLİLİ	9
3.1. Logistika və ticarət sahəsində hazırkı vəziyyət.....	9
3.2. Logistika və ticarət sahəsinin GZİT təhlili.....	11
4. STRATEJİ BAXIŞ	13
4.1. 2020-ci ilədək strateji baxış.....	13
4.2. 2025-ci ilədək olan dövr üçün uzunmüddətli baxış	13
4.3. 2025-ci ildən sonrakı dövr üçün hədəf baxış	15
5. HƏDƏF İNDİKATORLARI.....	18
6. STRATEJİ MƏQSƏDLƏR.....	19
7. STRATEJİ HƏDƏFLƏR.....	20
7.1. Strateji hədəf 1. Azərbaycan üzərindən ticarət həcmnin artırılması üçün əlverişli mühitin yaradılması.....	20
7.1.1. Prioritet 1.1. Azərbaycanın regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağı kimi aparıcı mövqeyinin gücləndirilməsi	20
7.1.2. Prioritet 1.2. Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanı kompleksi, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu və Astara-Astara dəmir yolu layihələrinin tamamlanması	27
7.1.3. Prioritet 1.3. Logistika sahəsində əməliyyatların təkmilləşdirilməsi.....	34
7.2. Strateji hədəf 2. Tranzit ticarətindən daha yüksək dəyərin əldə edilməsi.....	41
7.2.1. Prioritet 2.1. Bakının regional əhəmiyyətli ticarət qovşağına çevrilməsi	41
7.2.2. Prioritet 2.2. Ticarətyönümlü emal mərkəzinin yaradılması	45
7.2.3. Prioritet 2.3. Bakıda və ölkənin müxtəlif yerlərində logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması.....	48
7.3. Strateji hədəf 3. Logistika və ticarət sahəsində məqsədlərin gerçəkləşdirilməsi üçün mühüm hərəkətverici mexanizmlərin tətbiqi.....	52
7.3.1. Prioritet 3.1. Logistika sahəsində özəl sektorun iştirak səviyyəsinin yüksəldilməsi.....	53
8. MALİYYƏLƏŞDİRMƏ MEXANİZMLƏRİ.....	58
9. İCRA, MONİTORİNG VƏ QIYMƏTLƏNDİRMƏ.....	59
10. TƏDBİRLƏR PLANI	61

1. QISA XÜLASƏ

“Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi” (bundan sonra - Strateji Yol Xəritəsi) rəqabətli, şaxələndirilmiş, inklüziv və dayanıqlı iqtisadiyyatın qurulması təşəbbüslərinin tərkib hissəsi kimi hazırlanmışdır. Bu Strateji Yol Xəritəsi logistika və ticarət sahəsində iqtisadi inkişaf üzrə Azərbaycanın 2020-ci ilədək, 2025-ci ilədək və 2025-ci ildən sonrakı dövr üçün qısa, orta və uzunmüddətli perspektiv istiqamətlərini müəyyən edir. Burada 2020-ci ilədək dövr üzrə inkişaf perspektivini özündə əks etdirən strateji məqsəd və hədəflərlə yanaşı, həmin məqsəd və hədəflərə nail olmaq üçün bir sıra prioritet və tədbirlər göstərilmiş, habelə əsas və digər icraçıların, icra müddətlərinin, nəticə indikatorlarının əks olunduğu təfəssilatlı tədbirlər planı hazırlanmışdır.

Həyata keçirilən tədbirlər nəticəsində 2020-ci ildə Azərbaycan Respublikasında real ÜDM-in 605 milyon manat artacağı, eyni zamanda, ümumilikdə, 18900 yeni iş yerinin yaradılacağı proqnozlaşdırılır. Nəzərdə tutulan tədbirlərin reallaşdırılması üçün dövlət və özəl mənbələrdən istifadə edilməklə, cəmi 3160 milyon manat investisiya qoyuluşunun tələb olunacağı gözlənilir.

Cədvəl 1. Strateji Yol Xəritəsi çərçivəsində görülməli tədbirlər üzrə tələb olunan investisiya məbləği və gözlənilən nəticələr

No	Prioritetin adı	Real ÜDM-ə təsiri (milyon manatla, 2020)	Məşğulluq (tamştatlı işçilər, 2020)	İnvestisiya (milyon manatla)
1.1.	Azərbaycanın regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağı kimi aparıcı mövqeyinin gücləndirilməsi	380	5500	-
1.2.	Ölət qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanı kompleksi, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu və Astara-Astara dəmir yolu layihələrinin tamamlanması	-	6700	1200
1.3.	Logistika sahəsində əməliyyatların təkmilləşdirilməsi	-	-	1400
2.1.	Bakının regional əhəmiyyətli ticarət qovşağına çevrilməsi	145	2900	430
2.3.	Bakıda və ölkənin müxtəlif yerlərində logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması	65	3800	130
3.1.	Logistika sahəsində özəl sektorun iştirak səviyyəsinin yüksəldilməsi	15	-	-

Qeyd 1. Bu cədvəldə yalnız 2020-ci ildə real ÜDM-də 10 milyon manatdan çox artıma və ya 100-dən çox iş yerinin açılmasına şərait yaradan prioritetlər göstərilmişdir. Digər prioritetlər nəzərdə tutulan nəticələrin əldə olunmasında dəstəkləyici rola malikdir.

Qeyd 2. Bu rəqəmlər prioritetlərin təsiri barədə müəyyən təsəvvür yaratmaq məqsədilə verilmişdir. Tədbirlərin icrası zamanı hər bir prioritet üzrə hərtərəfli təhlillərin aparılması və rəqəmlərin dəqiqləşdirilməsi zəruridir.

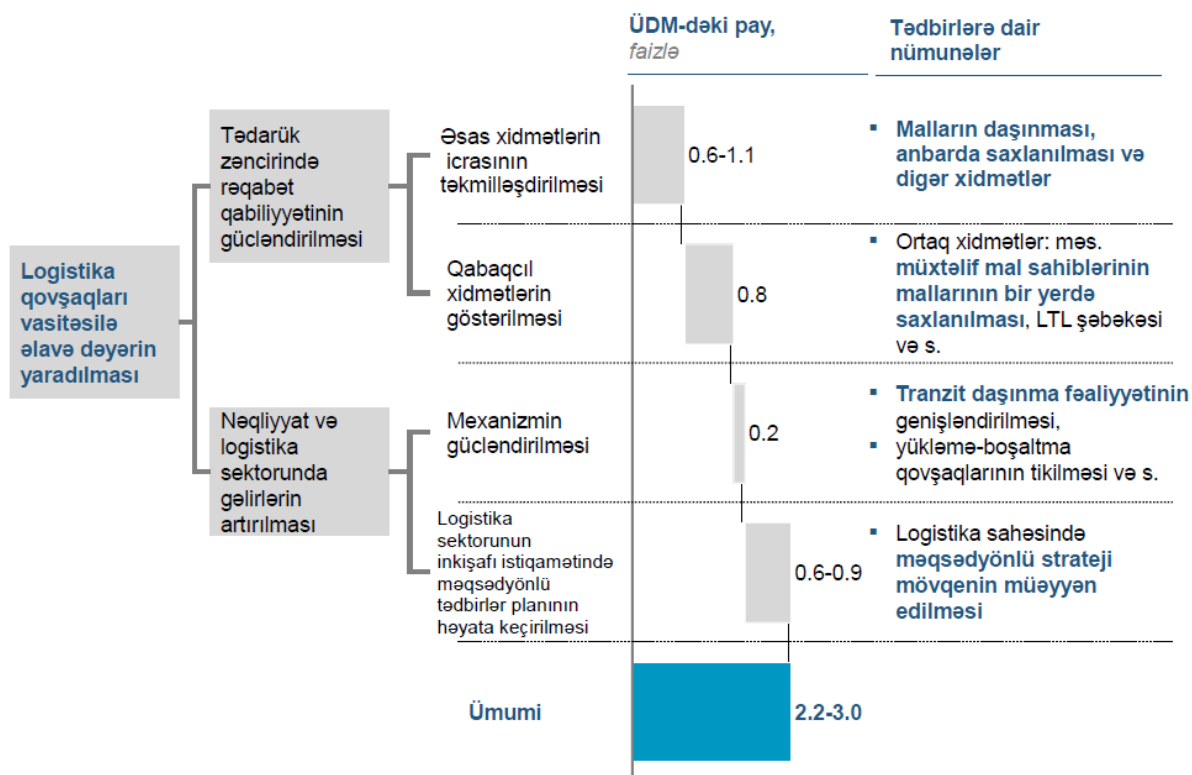
Strateji Yol Xəritəsində müəyyən edilmiş prioritetlərdə dövlət-özəl tərəfdaşlığı üzrə investisiya qoyuluşlarının zəruriliyi qeyd edilmiş və bu prioritetlərin təsirləri üzrə

müəyyən ilkin hesablamalar aparılmışdır. Buna baxmayaraq, hər bir tədbirin icrasından əvvəl hərtərəfli texniki-iqtisadi əsaslandırmalar aparılmalıdır. Eyni zamanda, prioritetlər üzrə tədbirlərdə icraçı qisminə müəyyən edilmiş aidiyyəti qurumların fəaliyyəti əlaqələndirilməli və müvafiq zaman çərçivəsində davam etməlidir.

2. QLOBAL TRENDLƏR

Logistika və ticarət sürətlə qloballaşan dünyada iqtisadi artımın mühüm təkanverici qüvvəsinə çevrilməklə, əsas sektorlarda birbaşa xarici investisiya qoyuluşlarının həcmi artırmağa şərait yaradır. Hesablamalar göstərir ki, inkişaf etmiş nəqliyyat və logistika sistemi ÜDM-də 3 faizədek birbaşa artıma imkan verir (şəkil 1).

Şəkil 1. Logistika və ticarət sahəsinin ÜDM-dəki payının artırılması istiqamətləri



Mənbə: Müstəqil ekspertlərin hesablamaları

Ticarətdə hazırkı global istiqamətlərə təkan verən üç mühüm trend mövcuddur və əlavə dəyər əldə etmək üçün bu trendlərə xüsusi diqqət yetirilməlidir.

Birincisi, makroiqtisadi amillər ölkələrarası ticarət həcmi artırılmasına müsbət təsir göstərir. Son iyirmi il ərzində açıq bazarlara və liberal ticarətə əsaslanan inkişaf başlıca iqtisadi artım modeli olmuşdur. Ümumdünya Ticarət Təşkilatının (ÜTT) dəstəklədiyi islahatlar çərçivəsində ticarəti asanlaşdıran global sazişlər bu istiqamətləri daha da sürətləndirmişdir. Nəticə etibarilə, ticarət global ÜDM-in artım tempindən daha sürətlə inkişaf edir. Dünya Bankının milli iqtisadiyyatlara dair məlumatlarından və İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatının (İƏİT) milli iqtisadiyyatlar üzrə hesabatlarından da göründüyü kimi, məhsul və xidmət ixracının global ÜDM-də xüsusi çəkisi 1995-ci ildəki 22 faiz (eləcə də 1975-ci ildəki 16,5 faiz) ilə müqayisədə 2015-ci ildə (iqtisadi böhran nəticəsində zəifləmədən sonra) 29,5 faizə yüksəlmişdir. Bu artıma təkan verən digər əsas amil inkişaf etməkdə olan bazarlarda orta təbəqənin güclənməsidir. "Ekonomist" jurnalının məlumatına görə, ailə üzrə illik gəliri 5000 ABŞ dollarından çox olan əhəlinin ümumi sayı 2005-ci ildə 550 milyon olduğu halda, 2015-ci ildə bu göstərici 1450 milyona çatmışdır.

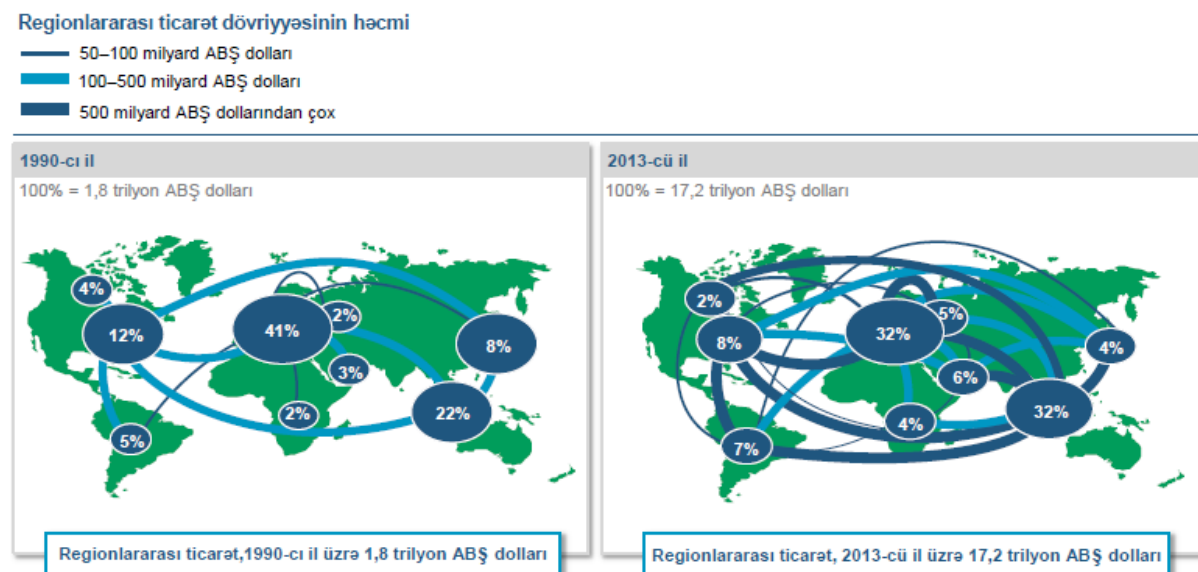
İkincisi, sektor və şirkət səviyyəsində olan amillər də istehsal segmentlərinin coğrafi bölgüsünü yaxşılaşdırır. Ümumiyyətlə, şirkətləri beynəlxalq əməliyyatlarını genişləndirməyə stimullaşdıran iki amil mövcuddur. Belə ki, bir tərəfdən onlar yeni və inkişaf etməkdə olan bazarlardakı artım imkanlarından faydalanmaq üçün öz fəaliyyətlərini yeni coğrafi məkanlara keçirir, digər tərəfdən isə aşağıxərcli istehsal

imkanlarından faydalanmaq üçün istehsal əməliyyatlarını genişləndirirlər. Qlobal dəyər zəncirlərinin inkişaf etməsi və şaquli ixtisaslaşmanın dərinləşməsi bu meyilləri daha da gücləndirir. Diqqəti daha çox əsas sahələrə yönəltməklə, aralıq və ya hazır məhsulların kənardan tədarük edilməsi şirkətlər tərəfindən geniş tətbiq edilən təcrübəyə çevrilir.

Üçüncüsü, bəzi təkanverici mexanizmlərin inkişafı makro və mikrosəviyyəli amilləri dəstəkləyir. Şübhəsiz ki, informasiya və kommunikasiya texnologiyalarının (bundan sonra – İKT) inkişafı bu mənada əsas amillərdən biri hesab oluna bilər. Ölkələrarası ticarətin əhatə etdiyi xidmətlərin həcmində və miqyasında kəskin artım qlobal dəyər zəncirlərinin yaradılmasına təkan vermişdir. Digər mexanizm isə yuxarıda ÜTT-nin təmsalında da qeyd edildiyi kimi, beynəlxalq ticarəti gücləndirən tənzimləyici və məsləhətverici qurumların sayının artmasıdır. Həmin qurumlar beynəlxalq ticarət fəaliyyəti üzrə qaydaları müəyyən edir və ikitərəfli sazişlər bağlanmasını stimullaşdırır ki, bu da, öz növbəsində, qlobal tarif və qeyri-tarif maneələrinin azalması ilə nəticələnir. Üçüncü dəstəkləyici mexanizm kimi nəqliyyat sistemlərinin texniki imkanlarının artırılmasını qeyd etmək olar. Əlavə tələbatın təmin edilməsi zərurəti nəticəsində mühüm irəliləyişlərin olması (məsələn, konteyner yük daşımalarda) ticarət həcmələrinin sürətlə artmasına gətirib çıxarmışdır. Nəhayət, ticarətin maliyyələşdirilməsi sahəsində inkişaf və yeni maliyyələşdirmə alətlərinin hazırlanması da ticarət həcmələrinin genişlənməsinə təkan vermişdir.

Bu üç amilin təsiri altında qlobal ticarət həcmələrinin artması dəniz daşımalarda da kəskin artıma səbəb olmuşdur. Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazasının məlumatlarına əsasən, regionlararası ticarət həcmi 1990-cı ildə 1,8 trilyon ABŞ dollarından 2013-cü ildə 17,2 trilyon ABŞ dollarına yüksəlmişdir ki, bunun da 70 faizi dəniz daşımalarının payına düşür (şəkil 2). Bu artımın əsas təkanverici amili Asiyanın dəniz ticarətinə təkan verən Çin və Hindistan kimi ölkələrdə istehsal və istehlak həcmələrinin artması olmuşdur.

Şəkil 2. Dünya ölkələrində ticarət əlaqələrinin güclənməsi və dövriyyənin artması



Mənbə: Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası; Qlobal İnkişaf Göstəriciləri, Dünya Bankı; Beynəlxalq Valyuta Fondunun tədiyə balansları üzrə statistikasi; Telecoğrafiya

Dəniz ticarəti imkanlarından faydalanmaq üçün bir sıra dünya ölkələrində liman qovşağının (“hub”) yaradılmasına investisiya qoyulur. Bir qayda olaraq, belə qovşaqların rəqabətqabiliyyətliliyini üç amil müəyyən edir:

Birincisi, qovşaqlar vasitəsilə liman işinin səmərəliliyi ən qabaqcıl təcrübələrə uyğunlaşdırılır. Eyni zamanda, əməliyyatların təkmilləşdirilməsi, qiymətqoymanın optimallaşdırılması və yeni informasiya texnologiyaları sistemlərinə investisiya qoyulması liman işinin səmərəliliyinin yüksəldilməsində vacib rol oynayır.

İkincisi, ölkənin uzaq bölgələri ilə əlaqənin təmin və inkişaf etdirilməsi mühüm amildir. Belə ki, adətən, qovşaqlarla ölkənin uzaq bölgələri arasında əlaqələr dəmir yollarına investisiya qoyuluşları, iritutumlu yük məşinləri və liman ərazilərində sənaye klasterlərinin yaradılması yolu ilə qurulur. Marketing və əməliyyatlar sahəsində “sinerji” effektinə (qüvvələrin birləşməsi effektinə) nail olmaq məqsədilə qonşu limanlarla tərəfdaşlığın qurulması nəticəsində bu cür əlaqələr daha da möhkəmləndirilir.

Üçüncüsü, limanda əlavə dəyər yaradan xidmətlərin olması ticarət sahəsində fəallığı artırır.

Dünyada bir sıra qlobal və regional liman qovşaqları qeyd olunan hər üç amilin inkişafına nail olmaqla, qabaqcıl təcrübə hesab edilən “bençmark”lara çevrilmişdir. Buna misal olaraq, Cəbəli, Hamburq, Singapur, Antverpen, Rotterdam, Tangerang və Monreal limanlarını qeyd etmək mümkündür. Adıçəkilən limanların bəzilərinə, eləcə də bir sıra digər limanlarda uzaq bölgələrlə əlaqənin gücləndirilməsi və əlavə dəyər yaradan xidmətlərin təmin edilməsi məqsədilə azad ticarət zonası modeli tətbiq edilmişdir. Çünki azad ticarət zonalarında ixracıyönümlü sənaye sahələrində fəaliyyət göstərən özəl şirkətlər və investorlar ünvanlı xidmət və stimullarla təmin edilir.

Beynəlxalq ticarətin sürətlə artması nəticəsində dəniz daşımaları ilə yanaşı, dəmir yolu daşımalarında da artım müşahidə edilmişdir. Belə artım fonunda dünya miqyasında dəmir yolu qovşaqlarının inkişafına iki əsas proses təsir etmişdir. Bir tərəfdən, intermodal daşımalar getdikcə həcmi artan daşıma növünə çevrilmiş və liman qovşaqlarının inkişafından sonra intermodal dəmir yolu daşımaları adi dəmir yolu yükdaşımalarını üstələmişdir. Məsələn, ümumilikdə dəmir yolu ilə daşımalarda illik 1,2 faiz artım tempi ilə müqayisədə Avropa İttifaqında intermodal dəmir yolu daşımalarının illik artım tempi XXI əsrin ilk onilliyində 2,6 faiz olmuşdur¹. Dünya miqyasında ticarət axınlarında konteyner yük daşımalarının həcmnin davamlı artımı, liman operatorlarının və yerli hökumətlərin dəmir yolu şəbəkələrinin limana çıxışını və terminal tutumlarını yaxşılaşdırmaq məqsədi daşıyan irihəcmli investisiya qoyuluşları bu prosesi daha da sürətləndirmişdir.

Bir çox dünya ölkələri dəniz, quru yolu, dəmir yolu daşımalarında logistika mərkəzləri vasitəsilə əlavə dəyər yaratmaqla, yuxarıda qeyd edilən iqtisadi faydaları əldə etməyə çalışırlar. Dünyanın ən qabaqcıl təcrübələrinə əsasən logistika mərkəzləri vasitəsilə əlavə dəyər yaradılmasının üç əsas uğur amili vardır:

Birincisi, dəyərin yaradılması üçün, seçilmiş təchizat zəncirlərində tarazlaşdırılmış inkişafın daha çox səmərə verməsi nəzərə alınmaqla, infrastruktur və xidmətlər bərabər şəkildə inkişaf etdirilməlidir. Belə ki, infraqurkura həddən çox diqqətin yetirilməsi ticarət üçün zəruri xidmətlərin təminatında çatışmazlıqların yaranmasına səbəb ola bilər ki, bu da artımı məhdudlaşdırır bilər. Digər tərəfdən, xidmətlərə həddən çox diqqət yetirilməsi infraqurkura çatışmazlığına yol açır bilər.

İkincisi, logistika mərkəzlərinə investisiya qoyuluşları üçün aydın strategiyanın və düşünülmüş planlaşdırmanın olması vacib amillərdir. Potensialın və gəlirliliyin düzgün hesablanmaması ilkin fəaliyyətə başlamaqda və fəaliyyətin sürətləndirilməsində problemlərə yol açır bilər. Yüksək potensiallı mərkəzlərin tikintisinin irihəcmli investisiya qoyuluşları tələb etdiyini nəzərə alaraq qeyd etmək olar ki, əvvəlcədən müvafiq risk qiymətləndirməsi aparılması zəruridir. Bu mənada, hərətfəli düşünülmüş planlaşdırmanın və təfərrüatlı texniki-iqtisadi əsaslandırmanın əhəmiyyəti böyükdür.

¹ Mənbə: Beynəlxalq Nəqliyyat Forumu və müstəqil ekspertlərin hesablamaları

Üçüncüsü, bir qayda olaraq, logistika mərkəzlərinin tikintisi zamanı bütövlükdə təchizat zəncirinin optimallaşdırılmasını həyata keçirə biləcək mövqedə özəl sektor iştirakçısı mövcud olmur. Belə ki, şirkət səviyyəsində natamam planlaşdırma və optimallaşdırma logistika mərkəzlərinin qurulması mərhələsində səmərəsizliyə yol açır. Həmçinin adətən, bütövlükdə, təchizat zəncirlərinə münasibətdə logistikanın düzgün optimallaşdırılmasını bilən və ya bunu etmək üçün lazımi bazar gücünə malik olan üçüncü tərəf kimi güclü logistika şirkətlərinin çatışmazlığı hiss olunur. Dövlətin nəzarəti ilə təchizat zənciri komponentlərinin, o cümlədən gömrük və birbaşa xarici investisiyalar bazasının olması logistika sisteminin yaradılmasına və inkişafına təsir edən amillərdəndir.

3. MÖVCUD VƏZİYYƏTİN TƏHLİLİ

3.1. Logistika və ticarət sahəsində hazırkı vəziyyət

Logistika və ticarət sahəsi bütün sektorların inkişafında bünövrə rolunu oynamaqla, əlavə dəyərin və yeni iş yerlərinin yaradılmasında və gəlirliliyin artırılmasında mühüm rol oynayır. Azərbaycanda keyfiyyət və kəmiyyət göstəricilərinin yüksəldilməsi perspektivi üzərində qurulan logistika və ticarət sahəsində regional və global dəyər zəncirlərinə inteqrasiya, dünyanın ən qabaqcıl təcrübələrinə dair nümunələrə əsaslanan tranzit ticarətindən yüksək gəlir əldə etmək məqsədilə əlavə dəyər yaradan xidmətlər təmin olunacaqdır.

Azərbaycanın coğrafi mövqeyi ticarət həcmələrinin müntəzəm artırılmasına imkan verir. Ölkənin logistika aktivlərinin daim inkişaf etdirilməsi onun regional və beynəlxalq ticarətdə rolunun artmasına təkan verəcəkdir. Belə ki, həm Şərqi-Qərbi dəhlizi, həm də Şimal-Cənub dəhlizi üzərindəki əlverişli coğrafi mövqeyi sayəsində ölkəmiz həm tranzit ticarəti, həm də idxal-ixrac əməliyyatlarından pay əldə etmək imkanına malikdir. Yeni liman və dəmir yolları ilə bağlı bir sıra mühüm infrastruktur layihələri artıq yekunlaşmaq üzrədir. Bu aktivləri və üstünlükləri nəzərə alaraq, Azərbaycanın ərazisində intermodal və multimodal (müxtəlif nəqliyyat növlərinin ehtiva edilməsi) logistika infrastrukturunun yaradılması vasitəsilə ticarət həcmi artırılması, tranzit ticarətindən daha çox dəyərin əldə edilməsi və logistika sahəsində özəl sektorun iştirak səviyyəsinin artırılması məqsədilə bir sıra təşəbbüslər həyata keçiriləcəkdir.

Azərbaycanın ticarət-nəqliyyat aktivlərinin hazırkı vəziyyəti

Ümumi xidmət ixracında yükdaşıma xidmətlərinin payında Azərbaycanda son illərdə təxminən 10 faiz artım olduğu halda, oxşar ölkələrdə bu rəqəm 8-52 faiz arasında dəyişir.² Azərbaycan ərazisindən beynəlxalq daşımlar, əsasən dəmir yolu vasitəsilə həyata keçirilir. Bu daşımalarda idxal və ixrac əməliyyatlarının həcmi yüksək, yüklərin son təyinat məntəqəsinə çatdırılmazdan əvvəl aralıq məntəqəyə daşındığı tranzit yükdaşımalara həcmi isə nisbətən aşağıdır. "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin məlumatına əsasən, 2015-ci ildə Azərbaycanda dəmir yolları ilə cəmi 17,1 milyon ton yük daşınmışdır ki, onun da 23,4 faizi (4 milyon ton) daxili yükdaşımanın, 32,2 faizi (5,5 milyon ton) idxal yüklərinin, 21,4 faizi (3,7 milyon ton) ixrac yüklərinin və 23 faizi (3,9 milyon ton) tranzit yüklərin payına düşmüşdür. Beləliklə, 2015-ci ildə **Azərbaycanın ərazisindən dəmir yolu ilə daşınan yüklərin ümumi həcmində tranzit yüklərin payı 23 faiz olmuşdur. Müqayisə üçün qeyd etmək olar ki, həmin dövrdə Gürcüstanda dəmir yolları ilə daşınan yüklərin 71 faizini tranzit yüklər təşkil etmişdir.**³

Bununla belə, Azərbaycan limanlarında tranzit yük daşınması üstünlük təşkil edir. Ölkədə 2015-ci ildə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə aparılan idxal-ixrac əməliyyatları üzrə yük həcmi 0,5 milyon ton, tranzit yükdaşımalara həcmi isə 5,6 milyon ton olmuşdur ki, bu da tranzit yükdaşımalara ümumi həcmi 59 faizi deməkdir.⁴ Daşınan yüklərin əksər hissəsini kömür, emal edilmiş neft məhsulları, koks, mineral məhsullar, kənd təsərrüfatı malları, xam neft şəklində maye yükləri təşkil etmişdir. Bununla yanaşı, həm dəmir yolları, həm də limanlarda konteyner daşımaları nisbətən məhduddur.

² Mənbə: Beynəlxalq Ticarət Mərkəzi, oxşar ölkələr qismində Qazaxıstan, İran, Rumıniya, Gürcüstan, Bolqarıstan, Rusiya və Türkiyə nəzərdə tutulmuşdur.

³ Mənbə: Gürcüstan Dəmir Yollarının illik hesabatı

⁴ Mənbə: Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi

Mühüm regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevrilmək və əsas ticarət marşrutlarından bəhrələnmək məqsədilə ölkənin logistika sahəsindəki və ümumi ticarətdəki payını artırmaq, mütəşəkkil və səmərəli strategiya həyata keçirmək istiqamətində dövlət qurumlarının fəaliyyətinin əlaqələndirilməsi, dövlət investisiyalarına üstünlük verilməsi və özəl investisiya qoyuluşlarına şərait yaradılması kimi hədəflər müəyyən edilir.

Nəzəri baxımdan, Azərbaycanın Şərq-Qərb və Şimal-Cənub dəhlizlərindən istifadə etməklə əldə edilə biləcəyi əlavə ticarət həcmi quru və maye yük, konteyner daşımaları ilə birlikdə 230 milyon tondur.⁵ Ən gəlirli marşrutların əksəriyyətinə, yuxarıda da təsvir edildiyi kimi, rəqabətin güclü olduğu Çinlə ticarət daxildir ki, Azərbaycanın da bu marşrutlarda iştirakı, ticarət həcmının artımı baxımından böyük imkanlar açır.

Konteynerlər. Ümumilikdə, illik 110 milyon ton həcmində konteyner daşımalarının böyük hissəsi Çinlə Avropa arasındakı daşımaların payına düşür ki, bunun 52 milyon tonu Çindən Avropaya, 29 milyon tonu isə Avropadan Çinə daşınır. Eyni zamanda, Çindən, hər birinə 9 milyon ton olmaqla, Qara dəniz və Şimali Afrika regionlarına da yük göndərilir (konteyner, quru və maye yüklərin daşınması üzrə hesablamalarda Qara dəniz regionu dedikdə, Türkiyədən yalnız Orta Asiya və Çin istiqamətlərinə daşınmalar nəzərdə tutulur).⁶

Quru yük. Quru yük axınlarının əksəriyyəti Avropa və ya Qara dəniz regionundan Çinə göndərilir. Ümumiyyətlə, Çinə Avropadan 10 milyon ton, Qara dəniz regionundan isə 30 milyon ton quru yük axını vardır. Çindən Avropaya və Qara dəniz regionuna, ümumilikdə, 8 milyon ton, Rusiyadan İrana və Hindistana isə müvafiq olaraq 3 və 5 milyon ton həcmində quru yük göndərilir.⁵

Maye yük. Əksər maye yük axınları Orta Asiyadan başlamaqla, Avropaya (35 milyon ton) və Qara dəniz regionuna (6 milyon ton) göndərilir. Lakin əks marşrutlar üzrə bu göstərici o qədər də yüksək deyildir. Belə ki, Avropadan Orta Asiyaya cəmi 0,1 milyon ton, Qara dəniz regionuna isə 1 milyon ton yük göndərilir.⁶

Mövcud güclü cəhətlərə və imkanlara əsaslanaraq, Azərbaycanın 2025-ci ildən sonrakı dövrdə logistika və ticarət sahəsində hədəfi başqa ölkələrlə güclü əlaqələrə malik olmaqla səmərəli fəaliyyət göstərən logistika mərkəzləri vasitəsilə regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevrilməkdir. Bu perspektivin reallaşdırılması kifayət qədər yüksək investisiya vəsaiti tələb edir. Belə ki, infrastrukturun yaxşılaşdırılması və tənzimləyici stimullar vasitəsilə 2025-ci ilədək Azərbaycanın logistika və ticarət sahəsinə investisiya qoyuluşları baxımından regionda ən cəlbedici bölgəyə çevrilməsi əsas məqsəddir. Bu perspektivin tərkib hissəsi kimi, Azərbaycanda beynəlxalq bazarlarla yaxşı əlaqəli olan logistika və ticarət mərkəzləri formalaşdırılacaqdır. Belə mərkəzlərdə əməliyyatların səmərəliliyinin təmin edilməsi üçün ən qabaqcıl rəqəmsal əməliyyat modelləri tətbiq ediləcək, keçid prosesinin sürətləndirilməsi məqsədilə bu sahədə həm özəl sektorun iştirakı daha da stimullaşdırılacaq, həm də birbaşa xarici investisiyalar təşviq ediləcəkdir.

Qeyd etmək lazımdır ki, Strateji Yol Xəritəsində verilmiş strateji məqsəd və prioritetlər beynəlxalq ticarəti əhatə edir. Ölkədə iqtisadi artımın sürətləndirilməsi və əhatə dairəsinin genişləndirilməsi baxımından yerli logistika infrastrukturunu və xidmətləri də böyük əhəmiyyət kəsb edir. Yerli logistika sahəsinin təkmilləşdirilməsi məqsədilə, zərurət yaranarsa, digər dövlət proqramları vasitəsilə təşəbbüslərin icrası davam etdirilərək, yeni proqramlar həyata keçiriləcəkdir.

⁵ Mənbə: IHS, Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası (2015-ci il üzrə məlumatlar)

⁶ Mənbə: IHS, Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası (2015-ci il üzrə məlumatlar)

3.2. Logistika və ticarət sahəsinin GZİT təhlili

Güclü tərəflər	Zəif tərəflər
• ölkədə yeni liman kompleksinin tikintisi və qonşu ölkələrlə yeni dəmir yolu əlaqələrinin qurulması kimi bir sıra mühüm infrastruktur layihələrinin həyata keçirilməsi; • qanunvericiliyə müvafiq olaraq müxtəlif güzəşt mexanizmlərinin mövcud olması.	• logistika sahəsi üzrə ixtisaslı kadr potensialının az olması; • əmək məhsuldarlığının yüksək olmaması; • maliyyə çatışmazlığı, avadanlığın köhnə olması; • marketing, satış və paylama xidmətlərinin qənaətbəxş səviyyədə olmaması; • müəssisələrdə müasir biznes modelinin qurulmaması; • innovativ fəaliyyətlərin azlığı; • Xəzər hövzəsində üzən gəmilərin potensial yükləmə imkanlarının aşağı olması, Xəzər dənizində küləkli günlərin çoxluğu və dənizin dərinliyinin az olması.
İmkanlar	Təhlükələr
• Bakı şəhəri Qaradağ rayonunun Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı ərazisində azad iqtisadi zonanın və Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu ərazisində logistika qovşağının (“hub”) yaradılması hesabına tranzit yüklər üzrə əlavə dəyərin yaradılması imkanları; • ölkədə makroiqtisadi sabitliyin təmin olunması imkanları; • logistika və ticarət sahəsinin inkişafına dövlət dəstəyinin olması; • nəzərdə tutulmuş layihələrin dəstəklənməsinə xarici investorların cəlb edilməsi imkanlarının olması; • insan resursları, xüsusilə potensial gənc nəslin olması; • ölkənin coğrafi baxımdan əlverişli mövqedə yerləşməsi və regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevrilmək potensialı; • regionda və dünyada ticarət həcmının artması və rəqabətin yüksəlməsi; • böyük regional bazarlara yaxınlıq; • sahibkarlıq fəaliyyəti üçün ümumi infrastrukturun mövcudluğu və infrastrukturun təkmilləşdirilməsi sahəsində işlərin davam etdirilməsi;	• maliyyə bazarlarında durğunluğun olması; • neftin qiymətində kəskin azalma nəticəsində investisiya fəallığının zəifləməsi ehtimalı; • ətraf mühitin qorunması ilə bağlı tələblərin artması; • xarici investorlar üçün əsas amillərdən biri olan valyuta məzənnəsinin sabitliyi problemi; • infrastruktur layihələrinin tikilib başa çatdırılmasında ləngimələrin olması; • Avropa, Orta Asiya və Çinlə birləşdirən Şərqi-Qərbi dəhlizinə alternativ olan Transsibir, Transsibir-Qazaxıstan və dəniz daşımaları kimi marşrutlar, habelə İranla Türkmənistanın dəmiryol xətlərinin birləşdirilməsi ilə dəhlizdə güclü rəqabətin yaranması.

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• İran üzərindən iqtisadi sanksiyaların götürülməsi ilə İranı Rusiya və İranı Avropa ilə birləşdirən Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin işə salınması, İran, Hindistan və Pakistan mallarının Azərbaycan üzərindən bu dəhliz vasitəsilə Avropaya daşınması imkanlarının yaradılması. | |
|--|--|

4. STRATEJİ BAXIŞ

4.1. 2020-ci ilədək strateji baxış

2020-ci ilədək olan dövr üçün logistika və ticarət sahəsi üzrə Azərbaycanın strateji baxışı regional tranzit yüklərin cəlb edilməsi ilə yanaşı, həmin yüklər üzərində əlavə dəyərin yaradılmasına nail olmaqdır.

Strateji baxışın şərhı

Müəyyən edilmiş strateji hədəflərə əsasən, ölkənin güclü tərəflərindən və müvafiq imkanlarından istifadə edilməklə, aşağıdakı məsələləri əhatə edən yeddi prioritetin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulur:

- uzunmüddətli perspektivdə Azərbaycanın regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevrilməsi məqsədilə ölkə ərazisindən keçən tranzit dəhlizlərinin rəqəbətqabiliyyətli vəziyyətə gətirilməsi ilə bağlı müvafiq səylərin gücləndirilməsi;

- **Bakı şəhəri Qaradağ rayonunun Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının ərazisi daxil olmaqla azad ticarət zonasının fəaliyyətinin təşkili və planlaşdırılan azad ticarət zonaları üçün texniki-iqtisadi əsaslandırmanın hazırlanması;**

- ticarət həcmının artırılması və Azərbaycan iqtisadiyyatının daha da şaxələndirilməsi üçün tranzit ticarətindən daha yüksək əlavə dəyərin əldə edilməsi.

2020-ci ilədək olan dövr üçün müəyyən edilmiş strateji məqsədlərə nail olunması nəticəsində Azərbaycanda 2020-ci ildə real ÜDM-in 400 milyon birbaşa və 205 milyon dolay olmaqla, ümumilikdə 605 milyon manat artacağı və 10900 birbaşa və 8000 dolay olmaqla, 18900 yeni iş yerinin yaradılacağı proqnozlaşdırılır. Strateji Yol Xəritəsi çərçivəsində nəzərdə tutulmuş tədbirlərin icrası üçün təxminən 3160 milyon manat investisiya vəsaitinin tələb olunacağı proqnozlaşdırılır ki, bu da müvafiq texniki-iqtisadi əsaslandırma aparıldıqdan sonra dövlət-özəl maliyyələşdirmə mənbələri hesabına təmin ediləcəkdir.

4.2. 2025-ci ilədək olan dövr üçün uzunmüddətli baxış

Azərbaycanın 2025-ci ilədək olan dövr üçün uzunmüddətli baxışı logistika və ticarət infrastrukturunun əhəmiyyətli dərəcədə təkmilləşdirilməsi və tənzimləyici stimullar sayəsində regionda bu sahə üzrə daha cəlbedici ölkə olmaq və mühüm qovşağa çevrilməkdir.

Uzunmüddətli baxışın şərhı

2025-ci ilədək olan dövr ərzində ölkənin regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevrilməsi üçün regional miqyasda fəaliyyət göstərən şirkətlərin Azərbaycanda bazalarının yaradılması üzrə işlər görülməkdir, investisiya qoyuluşlarının təşviqi məqsədilə biznes mühitinin əlverişliliyi təmin olunacaq və bu sahədə optimallaşdırılmış təklif və təşəbbüslər irəli sürülməkdir. Logistika və ticarət sahəsində güclü inkişafın təmin edilməsi yolu ilə Azərbaycan regional şirkətlər üçün logistika və ticarət mərkəzinə çevriləcəkdir. Eyni zamanda, logistika və ticarət sahəsində yüksək imkanlara malik müəssisələrin potensialı diqqətlə qiymətləndirilərək, özəl sektorun bu sahəyə cəlb olunması istiqamətində işlər davam etdiriləcəkdir.

2025-ci ilədək ölkə Ələt qəsəbəsində yaradılmış yeni Bakı Limanının ərazisi daxil olmaqla azad ticarət zonasının üstünlüklərindən faydalanan güclü logistika platformasına malik olacaqdır. Burada regional topdansaş ticarət zonasının yaradılmasında yerli və beynəlxalq ticarət tərəfdaşlarının təcrübələrindən istifadə ediləcəkdir. Qlobal dəyər zəncirindən daha çox pay əldə etmək məqsədilə Şimal-Cənub və Şərq-Qərb dəhlizləri ilə beynəlxalq ticarət həcmində artıma nail olmaq üçün

səy göstəriləcəkdir. Nəticədə, logistika və ticarət sahəsində səmərəli əməkdaşlığın genişləndirilməsi məqsədilə keçirilən sərgilərdə, o cümlədən satış- sərgilərdə yerli və xarici sahibkarlar arasında əlaqələrin qurulması üçün əlverişli mühit formalaşacaqdır. Nəzərdə tutulan bu cür ticarət səviyyəsinə nail olmaq məqsədilə görülən tədbirlər yalnız yeni Bakı Limanı ilə məhdudlaşmayacaq və ölkədə logistika və ticarət mərkəzləri və potensial azad ticarət zonaları genişləndirilərək digər bölgələri də əhatə edəcəkdir.

İlk növbədə, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportunda və ölkənin daxili ticarət şəbəkəsinə çevik integrasiyasını təmin etməkdən ötrü avtomobil və dəmir yolu əlaqələri gücləndiriləcəkdir. Rayonlararası əlaqənin yaxşılaşdırılması məqsədilə avtomobil yollarının tikintisi və təmiri əsas prioritet olacaq, yükdaşıma həcmi iqtisadi səmərəliliyi təmin edəcək səviyyəyə çatdıqdan sonra dəmir yolu əlaqələri də qurulacaqdır. Daha sonra qarşıya qoyulmuş məqsədlərin reallaşdırılması üçün sərhədboyu ərazilərdə (məsələn, Qırmızı körpü, Astara, Xaçmaz və s.) yeni logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılmasına başlanılacaqdır.

Buna müvafiq olaraq, regionda fəaliyyət göstərən xarici şirkətlərin Bakıda baş ofislərinin yaradılmasını təşviq etmək üçün məqsədyönlü tədbirlər görülməli, biznes fəaliyyətinin asanlaşdırılması yolu ilə bu işlərin həyata keçirilməsinə nail olunacaqdır (bu barədə "Azərbaycan Respublikasının milli iqtisadiyyat perspektivi üzrə Strateji Yol Xəritəsi"ndə daha ətraflı bəhs edilmişdir). Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqeyi bu istiqamətdə müsbət dəyişikliklərin həyata keçirilməsinə təkan verəcəkdir. Burada dəstəkləyici amil kimi biznes mühitinin əlverişliliyini də qeyd etmək lazımdır. Bundan əlavə, kommunal xidmətlərə çıxışın olması, əlverişli biznes mühiti, idxal-ixrac əməliyyatlarının aparılması üzrə əlverişli şərtlərin olması və istedadlı kadrlar bazası beynəlxalq şirkətlərin bu logistika və ticarət mərkəzinə daha çox investisiya qoymasına şərait yaradacaqdır. Müvafiq sektorlarda rəqabətqabiliyyətliliyi getdikcə artan uğurlu yerli şirkətlər şəbəkəsinin formalaşdırılması məqsədilə yerli şirkətlər həmin regiona yönləndiriləcəkdir.

Bu logistika və ticarət mərkəzində, prioritet vəzifə kimi, 2025-ci ilədək olan dövrdə ilkin və aralıq ərzaq məhsullarının emalı, əczaçılıq, əmtəəlik plastik materiallar və gübrə istehsalı kimi sahələrdə Azərbaycanın üstünlüyü təmin ediləcək, eləcə də 2025-ci ildən sonrakı dövrə hazırlıq kimi ölkənin logistika və ticarət sahəsinin əhatə dairəsinin daha da genişləndirilməsi imkanları araşdırılacaqdır.

Texniki-iqtisadi əsaslandırmanın nəticəsinə əsasən, Bakıdan keçən ticarət həcmələrindən daha çox fayda əldə etmək məqsədilə Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportunda yeni logistika qovşağının ("*hub*") yaradılması nəzərdən keçiriləcəkdir.

2025-ci ilədək Azərbaycanın logistika və ticarət sahəsi, əsasən, özəl sektorun investisiyaları ilə inkişaf etdiriləcəkdir. Bu istiqamətdə dövlət müəssisələri prioritetləşdirilməklə, özəl sektorun iştirakının artırılması istiqamətində davamlı tədbirlər həyata keçiriləcəkdir. Prosesin daha səmərəli təşkili və ən uyğun yanaşmanın seçilməsi üçün dövlət-özəl tərəfdaşlığı və "Tik-idarə et-təhvil ver" kimi müxtəlif modellərin tətbiqi imkanları araşdırılacaq, əsas məqsəd dövlət müəssisələrinin daha mənfəətli müəssisələrə çevrilməsi olacaqdır.

Uzunmüddətli perspektivdə ölkənin əsas logistika şirkətlərinin fəaliyyətinin beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması ilə bağlı tədbirlər görülməli. Bu isə öz növbəsində, ölkədə yükdaşıma və nəqliyyat sahələrinin inkişafına şərait yaradacaq və son nəticədə, Azərbaycana əlavə birbaşa xarici investisiyaların cəlb olunmasına gətirib çıxaracaqdır. Bu məqsədlə, logistika şirkətlərinin müvafiq sektorlar üzrə beynəlxalq akkreditasiyadan keçməsi stimullaşdırılacaqdır. Nəticədə, Azərbaycanın logistika şirkətləri beynəlxalq bazarlarda etibarlı şirkətlər kimi iştirak edə biləcəklər.

Standartlaşdırma üzrə təşəbbüslər şirkətlər tərəfindən, müvafiq biznes assosiasiyaları və aidiyyəti dövlət qurumları ilə koordinasiyalı şəkildə, birbaşa idarə ediləcəkdir.

Standartlaşdırma sahəsində aparılan işlərlə yanaşı, ölkə daxilində ticarət mühitinin yaxşılaşdırılmasına da səy göstəriləcək, bu yolla logistika sahəsində əməliyyatların təkmilləşdirilməsi və xərclər baxımından rəqabətqabiliyyətliliyin təmin olunması məqsədilə fəaliyyətin optimallaşdırılmasına stimül yaranacaqdır.

4.3. 2025-ci ildən sonrakı dövr üçün hədəf baxış

Uzunmüddətli perspektivdə Azərbaycanın hədəf baxışı digər ölkələrlə güclü əlaqələri olan logistika və ticarət mərkəzlərini səmərəli idarə edərək, regionda mühüm qovşağa çevrilməkdir.

Hədəf baxışın şərhı

Ələt qəsəbəsində azad ticarət zonasının fəaliyyətinin təşkili ilə bərabər müxtəlif regionlarda da logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması prosesi davam etdiriləcək, ölkədə inkişaf etmiş logistika infrastrukturunun dayanıqlılığı təmin ediləcək, özəl sektorun iştirakı daha da stimullaşdırılacaq, bu sahəyə birbaşa xarici investisiyaların cəlbi genişləndiriləcəkdir. Fəaliyyətin səmərəliliyinin artırılması məqsədilə həmin logistika və ticarət mərkəzlərində rəqəmsal proqram təminatlarından istifadə etməklə, ən qabaqcıl əməliyyat modelləri tətbiq ediləcəkdir. Bu tədbirlər nəticəsində gələcəkdə Azərbaycanın logistika və ticarət sahəsində regionun lideri mövqeyinə yüksəlməsi təmin olunacaqdır.

2025-ci ildən sonrakı dövr üçün qarşıya qoyulmuş məqsədlər Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportunun ərazisində yerləşən logistika qovşağına və Ələt qəsəbəsindəki yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı kompleksinə (bundan sonra – yeni Bakı Limanı kompleksi) daxil olan güclü logistika və ticarət mərkəzinə, eləcə də azad ticarət zonasına malik olmaqdır. Bu prosesin ilk mərhələsi başa çatdıqdan sonra növbəti illər ərzində həmin mərkəzin imkanları artırılacaq və o, tədricən regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevriləcəkdir. Orada əsas nəqliyyat şirkətləri ilə yanaşı, qablaşdırma, saxlama və emal kimi əlavə logistik funksiyaları həyata keçirən mərkəz və şirkətlər də yerləşəcəkdir. Azad ticarət zonasının üstünlüklərindən istifadə edilməklə, ölkədə istehsal olunmuş və ya idxal edilmiş məhsulların həmin şirkətlər tərəfindən mərkəzlərin yaxınlığında emal edilməsinə və digər region ölkələrinə rahat şəkildə ixrac edilməsinə imkan yaranacaqdır. Həmin şirkətlər vergi güzəştləri əldə edəcək və gömrük rüsumlarından azad olunacaqlar ki, bu da şirkətlərin rəqabət qabiliyyətinin artırılmasına və istehsalıyönümlü düşüncə tərzinin inkişafına təkan verəcəkdir.

Ələtdə bu cür əlverişli logistika mühitinin qurulması başqa sektorların inkişafına təkan verməklə, Azərbaycanın qeyri-neft ÜDM-in ciddi artımına şərait yaradacaqdır. 2025-ci ildən sonrakı dövrdə ölkənin inkişaf edən müəssisələrinin regionda yüksək dəyər yaradan rəqabətqabiliyyətli şirkətlərə çevrilməsi məqsədi müəyyən olunmuşdur ki, əlverişli logistika mühitinin yaranması bu prosesi daha da sürətləndirəcəkdir.

Bu mərkəz daxilində müxtəlif uğurlu müəssisələrin fəaliyyətinin, xüsusilə də əməktutumlu əmtəə (məsələn, tekstil) və innovativ yüksək texnologiya məhsullarının (məsələn, eczaçılıq və maşın avadanlıqları) istehsalının genişləndirilməsi planlaşdırılır. Aidiyyəti dövlət qurumları yerli və beynəlxalq təşkilat və assosiasiyalar da daxil olmaqla, müvafiq tərəfdaşlarla əməkdaşlıq şəraitində bu mərkəzdən istifadənin optimallaşdırılması istiqamətində əlavə imkanları müəyyən edəcəklər.

2025-ci ildən sonrakı dövr üçün qarşıya qoyulmuş vəzifələrin bir hissəsi kimi, ölkədə logistika şəbəkəsinin digər regionlarda da genişləndirilməsi davam etdiriləcəkdir. Həmin dövrə qədər Azərbaycanın sərhədləri boyunca logistika və ticarət mərkəzlərinin tikintisinin ikinci mərhələsi başa çatdırılacaq, logistika və ticarət

müəssisələrinin regionlarda fəaliyyətinin stimullaşdırılması diqqət mərkəzində saxlanılacaqdır. Bu cür əlavə logistika və ticarət mərkəzlərinin mövcudluğu qonşu ölkələrlə ticarət əlaqələri olan şirkətlər tərəfindən Azərbaycan ərazisindən beynəlxalq ticarət əməliyyatlarının həcmi daha da artırmağa imkan verəcəkdir.

Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanı kompleksində və digər ərazilərdə yerləşən logistika və ticarət mərkəzləri vasitəsilə aparılan beynəlxalq ticarətin yerli bazarlara istiqamətləndirilməsi üzrə tədbirlər görülməli və yerli bazarların böyüməsinə dəstək məqsədilə nəqliyyat, xidmət, təchizat və tədarük şirkətlərinin ümumi inkişafına dəstək veriləcəkdir. Logistika və ticarət mərkəzləri dövlətin gələcək prioritet istiqamətlərindən olduğuna görə, bu sahəyə diqqət artırılacaqdır. Azərbaycanın nəqliyyat (dəmir yolu, avtomobil yolları və s.) infrastrukturunun yaxşılaşdırılması ilə bu şirkətlər yerli logistika sahəsinin və digər sahələrin inkişafını stimullaşdıracaqlar.

Yerli nəqliyyat infrastrukturundan əlavə, Azərbaycanın həm daxili, həm də qonşu ölkələrlə nəqliyyat əlaqələri genişləndiriləcəkdir. Belə ki, Azərbaycanla İran arasında hazırda tikilməkdə olan dəmir yolu xəttinin istifadəyə verilməsi prioritet kimi götürülərək, yüksək sürətli qatarlarla dəmir yolu infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi planlaşdırılır. Hava nəqliyyatında sənişin və yükdaşıma sahəsində keyfiyyətin yüksəldilməsi və digər bölgələrdə hava limanlarının sayının artırılması nəzərdə tutulur. Zərurət yarandığı təqdirdə, yüksək dəyərə malik ixrac mallarının daşınması üçün hava yolu ilə yükdaşıma xidmətlərinin daha da genişlənməsinə şərait yaratmaq məqsədilə Bakıda hava limanının yükqəbuletmə imkanları genişləndiriləcək və ya əlavə yük hava terminallarının tikintisi layihəsi nəzərdən keçiriləcəkdir. Azərbaycanda infrastrukturun təkmilləşdirilməsi ilə bağlı bu cür fəaliyyətlər özəl sektor və xarici investisiyalar üçün geniş imkanlar açacaq və burada dövlət sektoru dəstəkləyici rol oynayacaqdır.

Ümumiyyətlə, Azərbaycanda logistika sahəsində özəl sektorun iştirak səviyyəsinin yüksəldilməsi əsas məqsədlərdən biri kimi müəyyən edilmişdir. İnfrastruktur dövlət mülkiyyətində saxlamaqla, idarəetmədə özəl sektorun payının yüksəldilməsi, bununla da ölkə iqtisadiyyatında logistika sahəsinin səmərəliliyinin və əlavə dəyərinin artırılması, təchizat zəncirində aparılan əməliyyatların təkmilləşdirilməsi planlaşdırılır.

Xəzər dənizi hövzəsi və Qafqaz regionunda logistika və ticarət mərkəzlərinin səmərəliliyini artırmaq istiqamətində tədbirlər görülməlidir. Müəssisələrin təchizat zənciri üzrə xərclərinin azaldılması, ticarət marşrutlarının optimallaşdırılması, nəqliyyatın səmərəliliyinin artırılması və saxlama xərclərinin minimallaşdırılması üçün stimullaşdırıcı tədbirlər görülməlidir. Uzunmüddətli perspektivdə bu təşəbbüslər həm Azərbaycan iqtisadiyyatında, həm də ticarət tərəfdaşları arasında rəqabətin artmasına gətirib çıxaracaqdır. Bu rəqabət sayəsində Azərbaycanın logistika şirkətləri öz fəaliyyətlərini qonşu ölkələrdə də genişləndirərək, regional gücə çevriləcəklər.

Logistika və ticarət sahəsində qarşıda duran məqsədlərə nail olmaq üçün uzunmüddətli perspektivdə logistika əməliyyatlarının idarə edilməsi sahəsində qabaqcıl texnoloji infrastruktur yaradılaraq istifadəyə veriləcəkdir. Xüsusi əmtəə növləri və nəqliyyat marşrutlarının xüsusiyyətlərinə dair müxtəlif mənbələrdən məlumatların toplanıb daxil ediləcəyi mərkəzi məlumat bazasına əsaslanan intellektual sistem vasitəsilə ölkədə yüklərlə bağlı müxtəlif əməliyyatlar səmərəli və mənfəətli şəkildə qiymətləndiriləcək, təhlil ediləcək və daha yaxşı idarə ediləcəkdir. Logistika sahəsində rəqəmsal əməliyyat modellərinin genişlənməsi həm də Azərbaycanda aşağıtonnalı yük logistikasını, habelə istifadəçisi çox olan anbar və müştərə bələşdürmə xidmətini daha da inkişaf etdirəcəkdir. Bu yolla logistika sahəsində müxtəlif tərəfdaşların öz anbar və nəqliyyat əməliyyatlarını optimallaşdırmasına birgə şərait yaradılacaqdır.

Azərbaycanda logistika sahəsinin davamlı inkişafı nəticəsində ətraf mühitin mühafizəsi dövlətin gündəliyində prioritetlərdən biri olaraq qalacaq və bu məsələyə

diqqət daha da artırılacaqdır. Logistika və ticarət mərkəzlərində fəaliyyət göstərən şirkətlərin ekoloji təmiz binalardan və istehsal metodlarından istifadəsi stimullaşdırılacaq, onların ətraf mühitə təsiri, eləcə də karbon tullantıları (hər daşınan məhsula düşən CO₂ (karbon-dioksit) emissiyaları) davamlı izlənəcək və əməliyyatların dayanıqlılığının yüksəldilməsi məqsədilə global ətraf mühit agentliklərindən sertifikatların alınması prosesi davam etdiriləcəkdir. Bu istiqamətdə müəssisələr ətraf mühitə təsiri azaltmağa imkan verən aydın hədəflərə malik səmərəli təchizat zənciri üzrə idarəetmə təcrübələrini tətbiq edəcək və konkret strategiyalar həyata keçirəcəklər. Logistika və ticarət mərkəzlərində fəaliyyət göstərən şirkətlərin öz işini ekoloji tələblərə uyğun davam etdirmələrinə zəmin yaratmaq məqsədilə digər sektorlardakı assosiasiyalarla birlikdə standartlar nəzərdən keçiriləcəkdir.

5. HƏDƏF İNDİKATORLARI

Şərq-Qərb dəhlizi üzrə 2015-ci ildə 150 milyon ton həcmində tranzit yük daşınmasına baxmayaraq, Azərbaycanın buradakı payı kiçikdir.⁷ 2015-ci ildə Orta Asiya və Qara dəniz regionunda yük həcmi 9,9 milyon ton olmuşdursa, 2020-ci ildə bu rəqəmin 13,8 milyon tona çatacağı proqnozlaşdırılır.⁸ Orta Asiyanın Avropa ilə cari ticarət dövriyyəsi 40 milyon tona yaxındır və 2020-ci ildə bu göstəricinin 56 milyon tondan artıq olacağı proqnozlaşdırılır. Bu dəhliz üzrə Azərbaycan ərazisindən 2015-ci ildə cəmi 9,5 milyon ton tranzit yük daşınmışdır.⁹ Bundan əlavə, Şimal-Cənub dəhlizi boyunca Rusiya və İran arasında illik ticarət dövriyyəsi (əsasən Xəzər dənizi üzərindən) 4 milyon ton, İranla Qara dəniz hövzəsi ölkələri arasında 2,3 milyon tondur.¹⁰ Tranzit yükdaşıma həcmnin artırılması potensialı çox böyükdür və Azərbaycana 2020-ci ilə qədər cəlb olunacaq tranzit yüklərin həcmnin artırılması proqnozlaşdırılır.

Qeyd olunan dəhlizlərin potensialından maksimum istifadənin təmin edilməsi, eyni zamanda, logistika sahəsində infrastrukturun və digər işlərin yenidən qurulması və ya optimallaşdırılması nəticəsində:

- 2020-ci ildə Azərbaycanın real ÜDM-i 400 milyon manat birbaşa və 205 milyon manat dolayı olmaqla, ümumilikdə, 605 milyon manat artacaq;
- bilavasitə bu sahədə 10900 olmaqla, ümumilikdə, 18900 yeni iş yeri yaradılacaqdır.

Buna nail olmaq üçün 2020-ci ilədək aşağıdakı aralıq hədəflər müəyyən edilmişdir:

- region üzrə tranzit ticarət həcmi artıraraq aşağıdakı göstəricilərə müvafiq pay əldə etmək:
 - 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.
- layihələrin icrası üzrə monitoring sistemlərinin qurulması və layihələrin başa çatdırılması;
- logistika və liman xidmətləri də daxil olmaqla, azad ticarət zonasının fəaliyyətinin təşkili;
- Azərbaycanda 5 və ya 6 logistika və ticarət mərkəzinin yaradılması (bu mərkəzlərdən dördü 2020-ci ilədək tamamlanmalıdır). Logistika və ticarət mərkəzinin birbaşa təsiri regional logistika və ticarət qovşağının ümumi təsirinin 20 faizinə bərabər olmalıdır (1.2-ci prioritetə əsasən);
- hava yolları ilə əməliyyatlardan əldə edilən xalis gəlirin 5 faiz artırılması.

⁷ Mənbə: IHS, Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası

⁸ Mənbə: Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası

⁹ Mənbə: HIS, Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası

6. STRATEJİ MƏQSƏDLƏR

- Qeyri-neft sektorunun inkişafı üzrə prioritet sahələrdən biri kimi logistika iqtisadiyyatın bütün digər sektorlarının bir-biri ilə əlaqələndirilməsində mühüm amil kimi çıxış edərək, bu sektorların irəliləməsində təkanverici qüvvə rolunu oynayır. Ümumi iqtisadi tərəqqi baxımından logistika sektorunun gücləndirilməsinin labüdlüyü və mövcud potensial nəzərə alınaraq, bu sahədə mühüm hədəflərə nail olmaq qarşıya məqsəd kimi qoyulmuşdur.
- Regionda əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevrilmək məqsədilə ölkənin strateji coğrafi mövqeyindən səmərəli istifadə edilməklə, tranzit yüklərin ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərinə cəlb olunması, bölgələrdə logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması, istehsal və investisiya mərkəzi, eyni zamanda, yeni biznes, məşğulluq və əlavə dəyər imkanları qiymətləndirilərək, ölkənin cəlbediciliyinin artırılması.
- Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərində Azərbaycanın rəqabətqabiliyyətliliyini təmin etmək üçün idxal-ixrac əməliyyatlarına və tranzit yüklərin daşınmasına sərf olunan vaxt və xərclər optimallaşdırılmalı, sərhəd-keçid prosedurları sadələşdirilməli və bu sahədə digər vacib addımlar atılmalı, beynəlxalq dəhlizlərboyu yol infrastrukturunu genişləndirilməli, yenidənqurma işləri və tikinti layihələri başa çatdırılmalı və beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılmalıdır.

7. STRATEJİ HƏDƏFLƏR

7.1. Strateji hədəf 1. Azərbaycan üzərindən ticarət həcmnin artırılması üçün əlverişli mühitin yaradılması

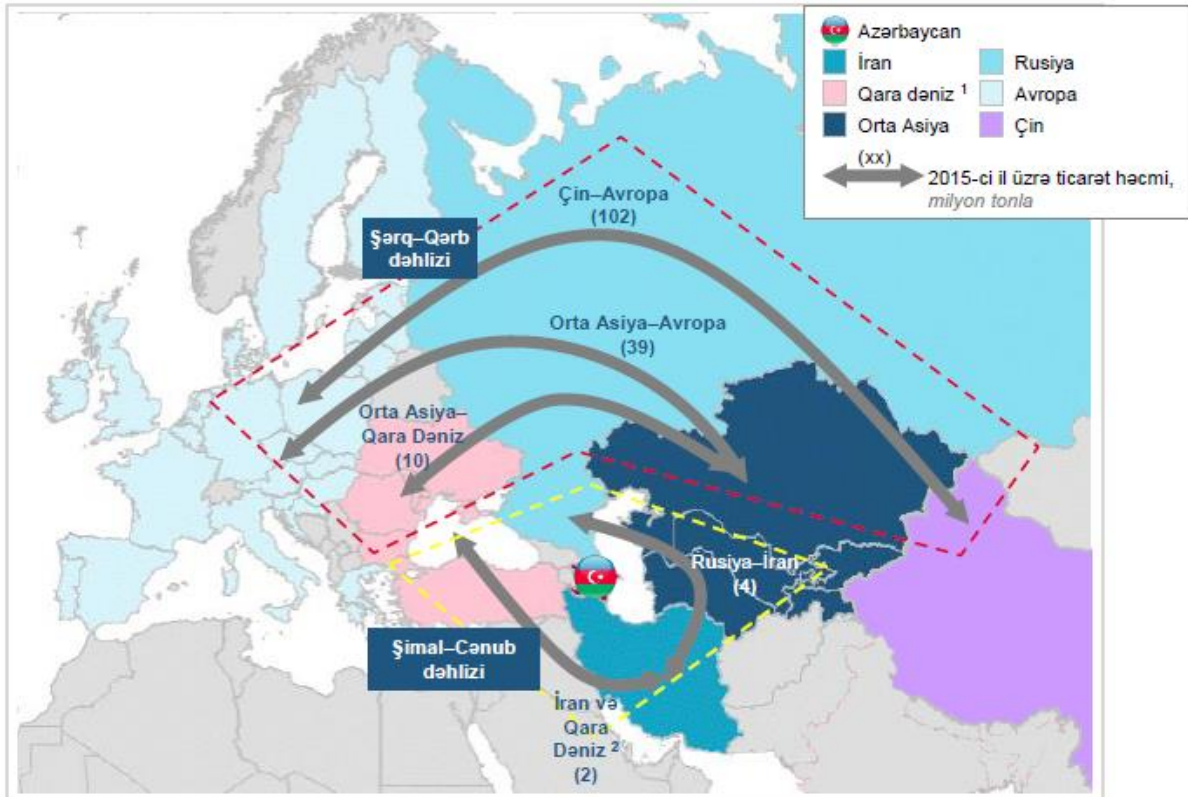
Ticarət həcmnin artırılması məqsədilə Azərbaycanda logistika və ticarət sahəsinin inkişafı istiqamətində bir sıra təşəbbüslərin həyata keçirilməsi, o cümlədən ölkənin regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağı kimi aparıcı rolunun təmin edilməsi, üç mühüm infrastruktur layihəsinin başa çatdırılması, logistika və ticarət fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi nəzərdə tutulur.

7.1.1. Prioritet 1.1. Azərbaycanın regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağı kimi aparıcı mövqeyinin gücləndirilməsi

Əsaslandırma

İki əsas ticarət marşrutu üzərindəki əlverişli mövqeyindən istifadə etməklə, Azərbaycanın mühüm regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevrilmək potensialı vardır ki, bu da regional logistika və ticarət gəlirlərində ölkənin payının artırılmasına imkan verəcəkdir.

Şəkil 3. Azərbaycanı əhatə edən 5 ticarət marşrutu üzrə iki əsas dəhliz



1. İran və Qara dəniz ticarət marşrutuna Türkiyə daxil edilmir.
2. 2014-cü il üzrə məlumatlardan istifadə edilmişdir.

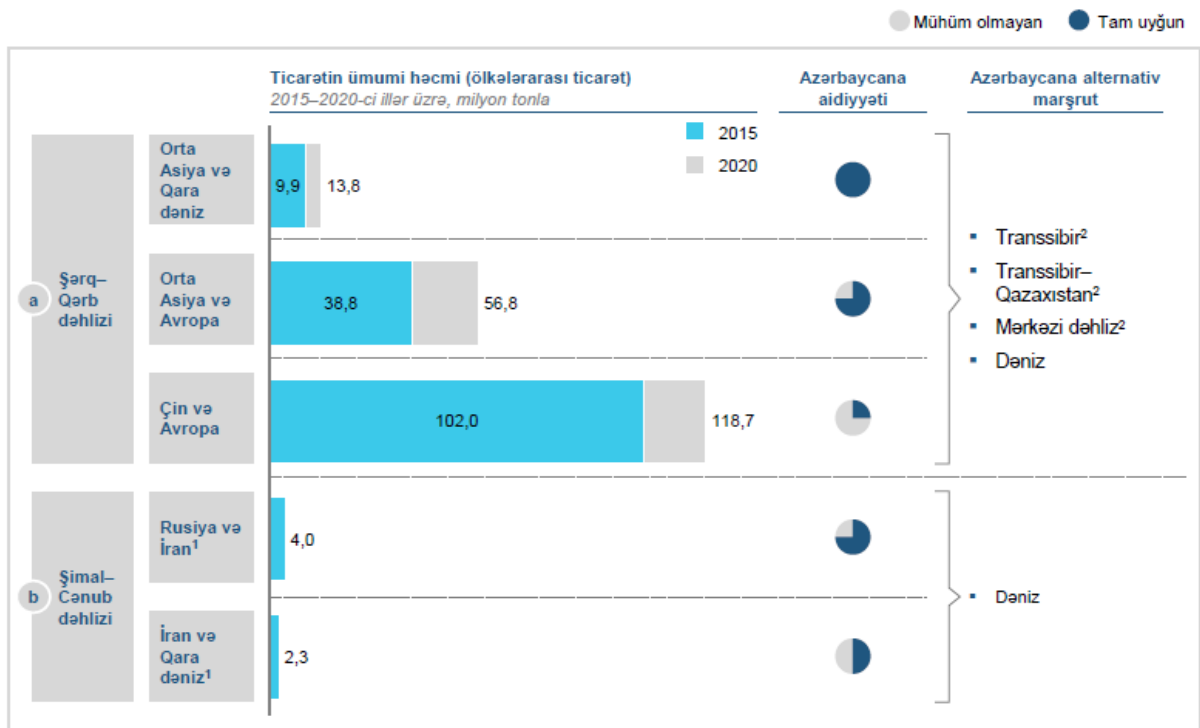
Qeyd: İran barədə təhlillər yalnız ictimaiyyətdə mövcud olan və Azərbaycan hökumətinin sahib olduğu məlumatlara əsaslanmışdır.

Mənbə: IHS, Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası

Şərq-Qərb dəhlizi

Şərq-Qərb dəhlizi 2015-ci ildə yük dövriyyəsi 150 milyon tona bərabər olan əsas ticarət marşrutudur və hazırda bu yük dövriyyəsində Azərbaycanın payı kiçikdir.¹⁰ Şərq-Qərb dəhlizi güclü artım vəd etsə də, Azərbaycan bu marşrutla yükdaşımlar sahəsində Transsibir, Transsibir-Qazaxıstan, Mərkəzi dəhliz və dəniz yolu ilə daşımlar kimi alternativ marşrutlardan güclü rəqabətlə üzləşir. İstənilən halda bu marşrut boyunca ticarətin həcmi böyükdür (şəkil 4). Belə ki, Orta Asiya və Qara dəniz regionunun bu dəhliz vasitəsilə ticarətinin həcmi 2015-ci ildə 9,9 milyon ton olmuşdur və 2020-ci ildə 13,8 milyon tonadək artacağı gözlənilir. 2015-ci ildə Şərq-Qərb dəhlizi boyu Orta Asiya ilə Avropa arasında ticarətin həcmi 38,8 milyon ton olmuşdur və 2020-ci ildə həmin həcm 56,8 milyon tona çatacağı gözlənilir. Dəhlizboyu Çinlə Avropa arasındakı ticarətin həcmi isə 2015-ci ildə 102 milyon ton olmuşdur və 2020-ci ildə bu göstəricinin 118,7 milyon tona çatacağı proqnozlaşdırılır.

Şəkil 4. Şərq-Qərb dəhlizi üzrə Azərbaycanın rəqabətqabiliyyətliliyi



- 2020-ci il üçün gözlənilən ticarət axını barədə məlumat verilməmişdir.
- Bu marşrutlar növbəti səhifələrdə verilən xəritələrdə göstərilmişdir.

Qeyd: İran barədə təhlillər yalnız ictimaiyyətdə mövcud olan və Azərbaycan hökumətinin sahib olduğu məlumatlara əsaslanmışdır.

Mənbə: IHS, Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası

Şərq-Qərb dəhlizi boyunca Azərbaycan ərazisi Orta Asiyadan Qara dəniz regionuna məsafə baxımından ən qısa marşrutdur. Bakı ilə Tbilisi arasında qoşaxətli dəmir yolu əlaqəsinin, Orta Asiya ilə Azərbaycan arasında dəmir yolu qatarlarının bərə ilə daşınması xəttinin və boru kəmərlərinin mövcudluğu Azərbaycanın bu marşrutda əsas iştirakçı olması üçün bir çox üstünlüklər yaradır.

Azərbaycanın növbəti illərdə iqtisadiyyatında güclü artım olacağı gözlənilən və dənizə çıxışı olmayan Qərbi Çin üçün ticarət dəhlizi açan yeni Böyük İpək Yolunun üzərində yerləşməsi Şərq-Qərb dəhlizi boyunca Çinlə Avropa arasında ticarətdən daha çox faydalanaraq, üstünlük əldə etməsinə imkan yarada bilər. Bununla belə,

¹⁰ Mənbə: IHS, Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası

rəqiblərin sayının çox olması bu marşrut üzrə mühüm iştirakçıya çevrilməyi çətinləşdirən əsas amildir. Belə ki, bir çox ölkələr Çinin Avropa ilə transkontinental ticarət həcmindən faydalanmaq məqsədilə investisiya qoyuluşu edirlər. Bu cür investisiyalara Asiya İnfrastruktur İnvestisiya Bankının yaradılması məqsədilə Çinin 20 ölkə ilə saziş bağlaması, Böyük İpək Yolunun fəal iştirakçısına çevrilmək üçün Türkmənistanın, Özbəkistanın, Tacikistanın, Qazaxıstanın və Qırğızıstanın investisiya qoyuluşları, İran-Türkmənistan-Qazaxıstan dəmir yolunun Çinlə birləşdirilməsi aiddir. **Azərbaycandan keçən TRASEKA Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi Çinlə Avropa arasındakı beş əsas marşrut arasında ən az istifadə edilən marşrutdur (şəkil 5).**

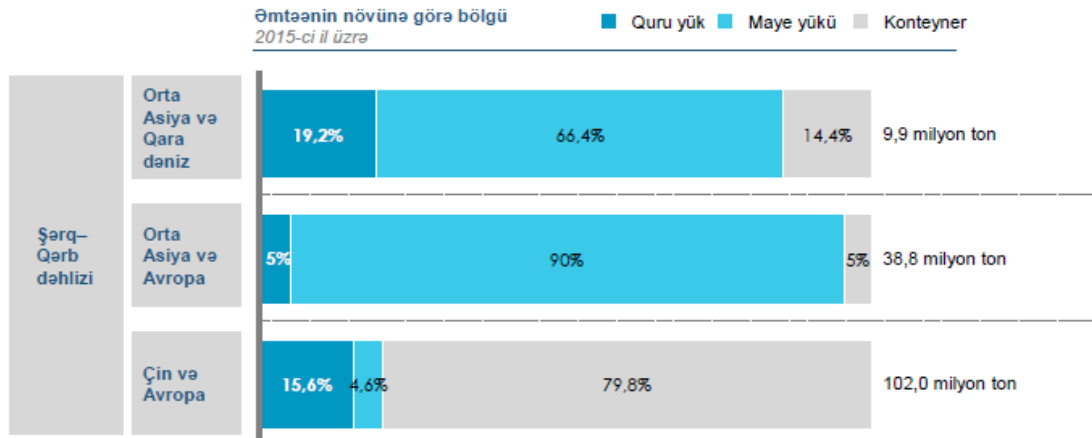
Şəkil 5. Azərbaycanın TRASEKA layihəsi çərçivəsində Çin və Avropa arasındakı ticarət marşrutunda yeri



Mənbə: RETRACK

Ticarətin dinamikası əmtəə növlərindən asılı olaraq əsaslı şəkildə dəyişir, belə ki, konteyner daşımaları maye, quru və ya digər qablaşdırılmamış yük ticarətindən daha cəlbedicidir (şəkil 6). Şərq-Qərb dəhlizi boyunca sistern vaqonlarla daşınan maye yük Orta Asiya ilə Qara dəniz regionu arasındakı yükdaşımaların ümumi həcmnin 66,4 faizini, quru yüklər 19,2 faizini, konteyner daşımaları isə 14,4 faizini təşkil edir. Orta Asiya ilə Avropa arasında sistern vaqonlarla daşınan maye yüklər ümumi həcmnin 90 faizini, quru yüklərin və konteyner daşımalarının hər biri isə 5 faizini təşkil edir. Çin-Avropa marşrutu konteyner daşımalarının 80 faiz göstərici ilə böyük paya sahib olduğu yeganə marşrutdur.

Şəkil 6. Şərq-Qərb dəhlizi üzrə yükdaşımalarda bölgə



Mənbə: IHS, Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası

Şimal-Cənub dəhlizi

Azərbaycanın regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevrilməsində digər əsas imkan İranı Rusiya və Qara dəniz regionu ilə, Rusiyani isə Hindistanla birləşdirən Şimal-Cənub dəhlizindən keçən tranzit potensialından faydalanmaqdır. İrana tətbiq edilən sanksiyaların aradan qaldırılması, İranın Hindistan və Avropa ilə nəqliyyat əlaqələrinin bərpası Azərbaycan üçün yeni perspektivlər vəd edir. Astara-Astara dəmir yolu layihəsinin başa çatdırılması Azərbaycana Rusiyani İranla, həmçinin İranı Avropa ilə və Rusiyani Hindistanla birləşdirən Şimal-Cənub dəhlizi boyunca öz potensialından tam fayda əldə etmək imkanı verəcəkdir.

Şərq-Qərb dəhlizi ilə müqayisədə, Şimal-Cənub dəhlizi ilə yükdaşımaların həcmi kiçik olsa da, Azərbaycan bu istiqamətdə əsas iştirakçılardandır. Şimal-Cənub dəhlizi boyunca Azərbaycan üçün əsas alternativlər Xəzər dənizi vasitəsilə dəniz daşımaları və qismən də, Türkmənistan və Qazaxıstandan keçməklə, dəmir yolu daşımalarıdır. 2015-ci ildə Şimal-Cənub dəhlizi boyunca Rusiya ilə İran arasında 4 milyon ton yük daşındığı halda, İranla Qara dəniz regionu arasında təxminən 2,3 milyon ton yük daşınmışdır.

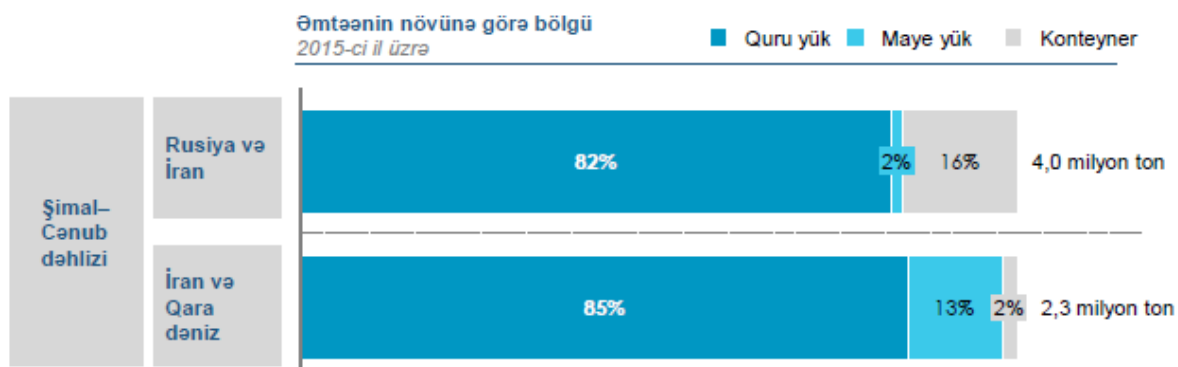
Ticarət həcmi nisbətən az olmasına baxmayaraq, Şimal-Cənub dəhlizi ilə ticarət Azərbaycan üçün geniş imkanlar açır. Ticarət sanksiyalarının aradan qaldırılması nəticəsində İranla Hindistan, Rusiya və Avropa ölkələri arasındakı beynəlxalq ticarət həcmi xeyli artması gözlənilir. Hindistan, Rusiya və Avropa arasında ticarət həcmindən faydalanmaq məqsədilə İran donanma və liman infrastrukturuna genişhəcmli investisiya qoyuluşları edir. Bu investisiyalar, əsasən, 2016-cı ilin yanvar ayında 118 hava gəmisinin alınmasını, yüksək tutumlu su nəqliyyatı vasitələrinin sifarişinə dair davamlı danışıqların aparılmasını, Rusiyadan lizinq yolu ilə ən azı 500 yük dəmir yolu vaqonunun alınmasına dair müqavilənin imzalanmasını və İranın qabaqcıl şirkəti ilə Almanyanın avtomobil istehsalçıları arasında müştərək müəssisələrin yaradılmasını əhatə edir.¹¹ İranın investisiyaları yalnız hava və dəniz sahəsini deyil, eyni zamanda, dəmir yollarını da əhatə etdiyinə görə, Şimal-Cənub dəhlizini kifayət qədər canlandıracaq və Azərbaycan da bu canlanmadan müəyyən fayda əldə edə biləcəkdir.

Şimal-Cənub dəhlizi boyunca daşınan yüklərin böyük hissəsini quru yüklər təşkil edir və Rusiya ilə İran arasında yükdaşımaların 82 faizi, İranla Qara dəniz

¹¹ Mənbə: İctimaiyyətə açıq olan nəşrlərin və mətbuatın araşdırılması və müstəqil ekspertlərin hesablamaları

regionu arasındakı ticarətin isə 85 faizi quru yüklərdən ibarətdir (şəkil 7). Konteyner yükdaşımaları Rusiya ilə İran arasındakı ticarət həcmnin 16 faizini (2 faizi maye yük olmaqla) təşkil etdiyi halda, maye yüklərin daşınması İranla Qara dəniz regionu arasındakı daşımların 13 faizini, konteyner daşımları isə 2 faizini təşkil edir. Bu qeyri-tarazlıq göstərir ki, biristiqamətli daşımların digər yarısı dəniz daşımlarının payına düşür.

Şəkil 7. Şimal-Cənub dəhlizi üzrə yükdaşımlar bölgüsü

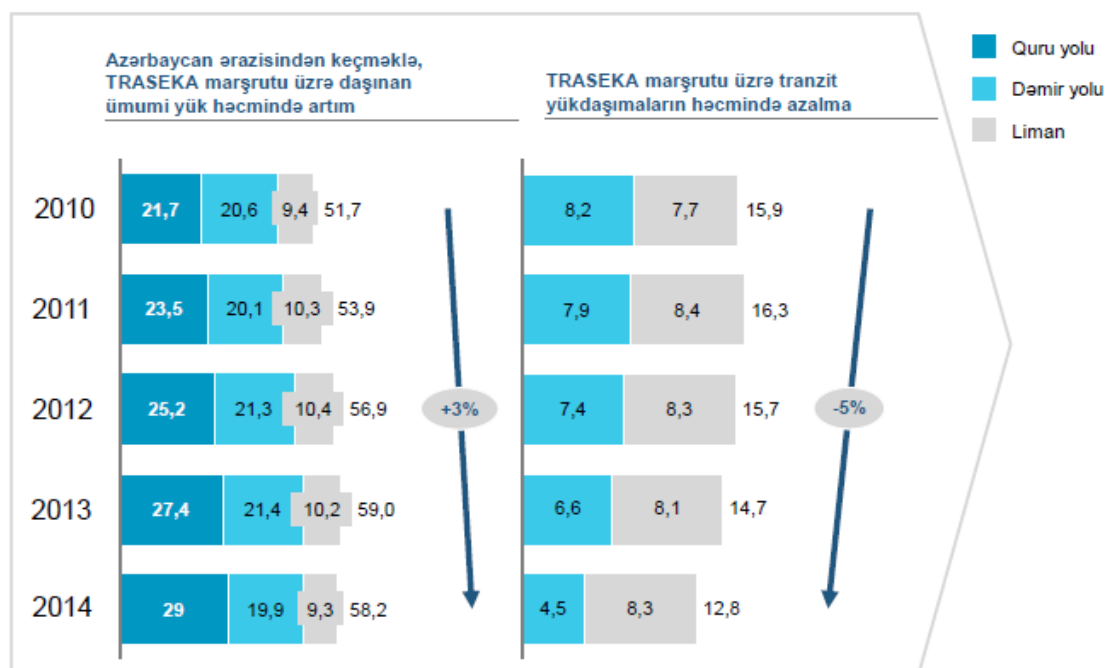


Mənbə: IHS, Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası

TRASEKA marşrutu

Azərbaycan ərazisindən TRASEKA marşrutu ilə daşınan ümumi yük həcmnin ortaillik artım tempi 2010-2014-cü illər arasında 3 faiz olmuş, tranzit yükdaşımların həcmində isə 5 faiz azalma müşahidə edilmişdir (şəkil 8). Bu göstərir ki, ümumi artım Azərbaycanın öz yerli istehsal və istehlakı əsasında TRASEKA marşrutunu dəstəkləməsi nəticəsində baş verir. Tranzit yükdaşımların həcmnin azalmasının əsas səbəbləri mövcud nəqliyyat seçimlərinin etibarlılıq səviyyəsinin aşağı, gözlənilən məsrəflərin və vaxt sərfinin yüksək olması ilə əlaqədardır.

Şəkil 8. 2010-2014-cü illər ərzində Azərbaycan ərazisindən TRASEKA xətti ilə daşınan yüklərin azalması (milyon tonla)



Mənbə: Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi

Şərq-Qərb dəhlizindəki alternativlərlə müqayisədə, TRASEKA marşrutu ilə daşınan yük həcmnin nisbətən aşağı olmasını şərtləndirən başlıca amil yüköndərənlərin bu marşrutla müqayisədə daha sürətli və ucuz alternativlərə üstünlük vermələridir. Lakin həm məsafə, həm də qovşaq indeksinin bütün aspektlərinə görə TRASEKA Orta Asiya ticarəti üçün alternativ marşrutlarla müqayisədə optimallaşma potensialına malikdir. Hazırda yükdaşıma həcmnin aşağı olmasının əsas səbəbləri məsafəyə görə məsrəflər (o cümlədən vergi, tarif, gömrük rüsumu, təhlükəli yüklərə görə əlavə rüsumlar və s.), qovşaqlardakı vaxt sərfi (sərhəd, liman və dəmir yolu stansiyalarında gözləmə vaxtları da daxil olmaqla) və etibarlılıq səviyyəsi (yüklərin çatdırılma müddətinin və xərclərin proqnozlaşdırılması imkanının aşağı səviyyədə olması) ilə bağlıdır.

Bununla belə, idxala sərf edilən vaxt və xərclər baxımından Azərbaycan TRASEKA marşrutu üzərində yerləşən əksər ölkələrlə müqayisədə daha yaxşı göstəricilərə malikdir. 2010-2014-cü illər arasında Azərbaycan tərəfindən ixraca sərf olunan müddət 7 faiz azalmışdır.¹² Həmçinin Azərbaycan və İran 2010-2014-cü illər ərzində idxal əməliyyatlarına sərf olunan xərclərin azaldılmasına nail olmuşlar. Lakin bu sahədə aparılmış təkmilləşdirmələrə baxmayaraq, göstəriciləri yüksək olan Gürcüstan, Rumıniya, Rusiya və Türkiyə kimi ölkələrlə müqayisədə Azərbaycan hələ də təkmilləşdirmələr apara bilər.

Görüləcək tədbirlər

Tədbir 1.1.1: Beynəlxalq ticarətdə logistika sahəsi üzrə Azərbaycanın hədəflərinin müəyyən edilməsi

Birincisi, beynəlxalq ticarətin genişləndirilməsi məqsədilə logistika sahəsi üzrə hədəflər müəyyən ediləcəkdir. Bu hədəflər yüklərin marşrutu və növləri əsasında təsbit ediləcək və həmin hədəflərə çatmaq üçün zəruri addımlar müəyyən ediləcəkdir. İlk növbədə, İqtisadiyyat Nazirliyindən və digər aidiyyəti qurumlardan müxtəlif iqtisadi fəaliyyət sektorları üzrə sektorial hədəflər və statistik proqnozlar üzrə məlumatlar toplanacaq və bunun əsasında idxal-ixrac əməliyyatlarının ümumi həcmi proqnozlaşdırılacaqdır.

İkincisi, bu Strateji Yol Xəritəsində verilmiş təhlillərdən istifadə edilməklə, növbəti 5-10 il ərzində region üzrə tranzit ticarət əməliyyatları ilə bağlı proqnozlar toplanacaq və təhlilin əhatə dairəsi daha da genişləndiriləcəkdir.

Üçüncüsü, "Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin, "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin və "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin cari imkanları, resursları və təkmilləşdirmə planları barədə məlumatlar əldə ediləcəkdir.

Dördüncüsü, Azərbaycanın logistika və ticarət sahəsi üzrə xüsusi hədəfləri (bütün yüklər və marşrutlar üzrə ticarət həcmli və s.) və əsas icra göstəriciləri (ixrac-idxal əməliyyatları üzrə xərclər, tranzit və gözləmə müddətləri və s.), xüsusilə vaxt və xərclər baxımından tranzit daşımalarda rəqabətqabiliyyətliliyin təmin edilməsi yolları müəyyən ediləcək və nəhayət, bu hədəflərə nail olmaq üçün boşluqların aradan qaldırılması məqsədilə maliyyə ehtiyaclarının təmin olunması və qanunvericilik bazasının təkmilləşdirilməsi istiqamətində digər zəruri addımlar atılacaqdır.

¹² Mənbə: Dünya Bankı

Tədbir 1.1.2: Logistika üzrə nəzarət mexanizminin və normativ-hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi

Güclü əlaqələndirmənin qurulması və müəyyən edilmiş hədəflər üzrə irəliləyişə nail olmaq məqsədilə monitoring mexanizminin təkmilləşdirilməsi nəzərdən keçiriləcəkdir. Daha sonra aidiyyəti dövlət qurumları tərəfindən logistikaya dair mövcud normativ-hüquqi bazanın yenilənməsi, vergi strukturuna dəyişikliklərin edilməsi və stimulların müəyyənləşdirilməsi ilə bağlı təkliflər hazırlanacaq və aidiyyəti üzrə təqdim ediləcəkdir.

Tədbir 1.1.3: Hədəflərə çatmaq üçün görülməli mütəmadi tədbirlər və nəticələr barədə məlumatların təmin edilməsi

Növbəti mərhələdə, müəyyən edilmiş əsas icra göstəricilərinə dair məlumatlar toplanaraq, digər dövlət qurumlarına ediləcək təkliflərlə bağlı işlərin gedişatı izləniləcəkdir. Daha sonra bu məlumatlar, o cümlədən məqsədlərin yerinə yetirilməsi rüblük əsasda aidiyyəti qurumların onlayn portallarında yerləşdiriləcəkdir. Hədəflərə nail olma səviyyəsinin təhlili, hədəf və strategiyalara nail olmaq məqsədilə zəruri təkmilləşdirmələrin aparılması istiqamətində mütəmadi tədbirlər görülməlidir.

Gözlənilən nəticə və nəticə indikatorları

Əsas ticarət marşrutlarına diqqət yetirmək və infrastruktura investisiya qoyuluşları etməklə, bu prioritetin icrası nəticəsində 2020-ci ildə real ÜDM-in 240 milyon manat birbaşa və 140 milyon manat dolayı olmaqla, ümumilikdə, 380 milyon manat artacağı və 5500 yeni iş yerinin açılacağı proqnozlaşdırılır.

Əsas icra göstəricisi kimi regiondakı tranzit ticarət həcmının aşağıdakı qaydada artacağı gözlənilir:

- 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.

Birbaşa ÜDM-ə təsirin təhlilinə gəldikdə, Şərq-Qərb və Şimal-Cənub dəhlizləri boyunca ticarətin həcmində illik 7 faiz təbii artımın olacağı proqnozlaşdırılır.

Yükdaşımaların hər kateqoriyasında (konteyner, quru yük, qablaşdırılmamış yük və maye yük) Azərbaycanın iştirakı təmin ediləcəkdir. Regionda mövcud olan cari qiymətlər, o cümlədən limanda əməliyyat xərcləri tranzit yükdaşımaların qiymətinə əlavə ediləcəkdir.

Tələb edilən investisiya

Bu prioritet üçün tələb olunan investisiya vəsaitinin həcmi ölkənin regionda əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevrilməsi üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb edən 1.2-ci, 1.3-cü və 2.3-cü prioritetlər üzrə hesablanmışdır.

Gözlənilən risklər

- Şərq-Qərb dəhlizinə alternativ olan Transsibir, Transsibir-Qazaxıstan və dəniz daşımaları kimi marşrutlarla güclü rəqabət;
- Orta Asiya-Qara dəniz hövzəsi ölkələri arasında ticarət dövriyyəsindəki yük həcmində cəlb edilməsində Azərbaycan üçün İran və Rusiya ərazisindən keçən dəhlizlərin logistika xərcləri baxımından rəqabət üstünlüklərinin olması;

- Şimal-Cənub dəhlizi üzrə daşınan yük həcmnin cəlb edilməsində Azərbaycanın risklərinin digər dəhlizlərə nisbətən az olması, əsasən, Xəzər dənizi üzərindən (İran-Rusiya) yükdaşımaların vaxt və xərc baxımından daha yüksək, həmçinin dəniz daşımaları zamanı hava şəraitinin dəyişkən olması ilə əlaqədardır. Bu dəhlizdə yük həcmnin nisbətən az olması qoyulacaq investisiyanın effektivliyini aşağı sala bilər.

7.1.2. Prioritet 1.2. Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanı kompleksi, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu və Astara-Astara dəmir yolu layihələrinin tamamlanması

Əsaslandırma

Bu üç əsas infrastruktur layihəsinin başa çatdırılması Azərbaycanın beynəlxalq dəhlizlərə integrasiyasını gücləndirməklə, mükəmməl intermodal (quru, dəmir yolu və su nəqliyyat növlərinin bir araya gəlməsi) və multimodal əməliyyatlar aparılmasına şərait yaradacaqdır:

1) Ələt qəsəbəsində yeni Bakı Limanı kompleksi iqtisadiyyatın bütün sektorları üçün son dərəcə güclü təkanverici qüvvə rolunu oynayan müasir və integrasiya edilmiş liman olacaqdır;

2) Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsi Şərqi-Qərbi dəhlizinin tərkib hissəsi kimi, yük və sərnişinlərin Azərbaycan ərazisindən Avropaya daşınması üçün yeni qapı rolunu oynamaqla, Gürcüstanın Poti və Batumi limanlarından keçən dəhlizlərə alternativ ola bilər;

3) başa çatdırıldıqdan sonra Astara-Astara dəmir yolu marşrutu üzrə yüklərin daşınması Şimal-Cənub dəhlizi boyunca dəniz marşrutu ilə müqayisədə xərclər və vaxt baxımından daha üstün imkanlar təklif edəcəkdir.

Bundan əlavə, yerli avtomobil yolu infrastrukturuna investisiya qoyuluşları əsas layihələrin bir-biri ilə və yerli istehsalat integrasiyasını gücləndirəcək, həmçinin hər üç layihənin səmərəliliyini artıracaqdır.

Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanı kompleksi layihəsinin potensialı

Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanı kompleksi layihəsi regiondakı mükəmməl dəniz və hava limanı əlaqələri ilə Xəzər dənizində rəqabətli və çoxtəyinatlı liman rolunu oynayacaqdır. Xəzər dənizi hövzəsində yerləşən çoxsaylı limanlar arasında bu yeni Bakı Limanı kompleksi ən böyük liman olacaq (şəkil 9) və tikintisi tamamlandıqdan sonra ümumi illik yükaşıma həcmi 25 milyon ton və 1 milyon TEU (20 futluq konteyner) təşkil edəcəkdir. Yeni Bakı Limanı kompleksi maye və quru yüklərin, qablaşdırılmamış digər yüklərin, avtomatlaşdırılmış yüklərin və konteyner yüklərinin aşırılmasını həyata keçirə biləcək, həmçinin həcmi 10 Kt, suya oturma qabiliyyəti 7 metr, uzunluğu isə 160 metr olan bərələrə xidmət göstərmək imkanına malik olacaqdır. Tam istismara verildikdə yeni Bakı Limanı kompleksi həm Şərqi-Qərbi, həm də Şimal-Cənub dəhlizlərinin təklif etdiyi imkanlardan istifadə etmək baxımından mühüm əhəmiyyətə malik olacaqdır (bu barədə 1.1-ci prioritetdə bəhs edilmişdir). Yeni Bakı Limanı həm də Azərbaycanda ilk azad ticarət zonasının tərkib hissəsi olacaqdır (bu barədə 2.1-ci prioritetdə bəhs edilmişdir).

Şəkil 9. Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanı Xəzər dənizində 12 böyük limandan biri kimi



1. Bərə və konteynerlə ticarəti nəzərdə tutan 2 məntəqədə tikilməkdə olan liman

Mənbə: "Azərbaycan Mərkəzi Avrasiyada regional qovşağı kimi" nəşri (2012-ci il), müvafiq ölkələrin dövlət qurumları tərəfindən açıqlanmış məlumatların və mətbuatın araşdırılmasına əsaslanır.

Yeni Bakı Limanı rəqabətqabiliyyətli liman qovşağı üçün tələb olunan hər üç əsas amili özündə birləşdirəcəkdir: səmərəlilik, əlverişli mövqe və əlavə dəyər yaradan xidmətlər.

Səmərəlilik. Hazırkı Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı ilə müqayisədə Ələt qəsəbəsindəki yeni Bakı Limanı kompleksinin müasir informasiya texnologiyaları sistemləri və müvafiq avtomatlaşdırma vasitələri ilə təchizatı nəticəsində səmərəlilik artacaqdır.

Əlverişli mövqe. Yeni Bakı Limanı Rusiya, İran və Avropa ilə dəmir yolu xətlərinin kəsişməsində yerləşir, eləcə də əsas avtomobil magistrallarına birbaşa çıxışı vardır. Həmçinin hava yükdaşımaları üçün Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportuna yaxındır. Eləcə də yeni Bakı Limanı kompleksinin coğrafi mövqeyi ölkənin hazırkı limanlarından daha əlverişlidir. Belə ki, Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanı və mövcud Bakı Limanı yüklərin xərclər və vaxt baxımından daha səmərəli şərtlərlə Türkmənbaşı və Aktau limanlarına bərə, quru yük gəmiləri və Ro-Ro (təkərli texnika daşıyan gəmi) xətti ilə daşınmasına şərait yaradır.

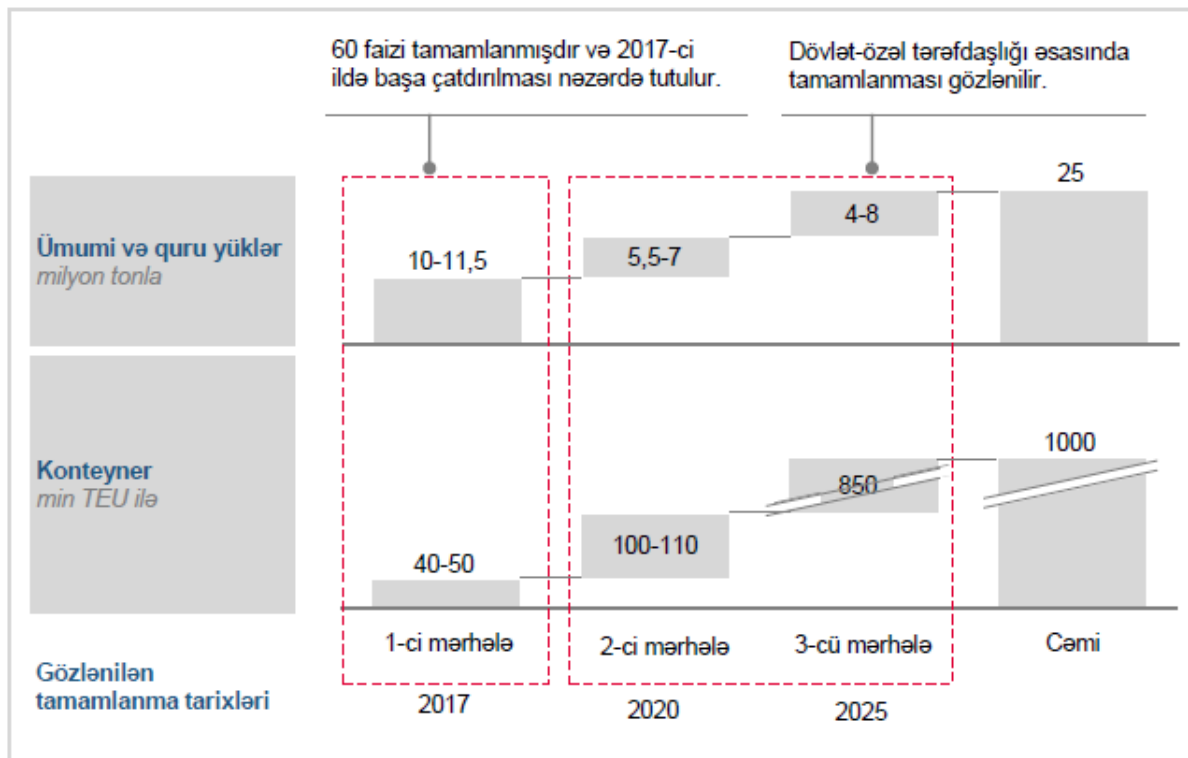
Əlavə dəyər yaradan xidmətlər. Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanı kompleksində ümumi logistika xidmətlərinin və əlavə dəyər yaradan digər xidmətlərin də (qablaşdırma, yığılma, təkrar istehsal və s.) göstərilməsi, müxtəlif nəqliyyat növlərinin bir araya gətirildiyi qurğuların, açıq və qapalı saxlama meydançasının, quru və soyuq anbarların, konteyner meydançasının və "TIR" avtomobil parkının təklif edildiyi logistika mərkəzi kimi xidmətlərin təmin edilməsi hədəflənir. Azad ticarət zonasının fəaliyyətinin təşkili Azərbaycanın ticarət həcminə əlavə dəyər qatacaqdır (bu barədə 2.1-ci prioritetdə daha ətraflı bəhs olunmuşdur).

Yeni Bakı Limanı üç mərhələdə tamamlanacaqdır: birinci mərhələnin maliyyələşdirilməsinin böyük hissəsi dövlət büdcəsinin vəsaitinə əsaslanır. Bu mərhələ üzrə işlərin 60 faizi 2016-cı ilin iyul ayında tamamlanmışdır və bu mərhələnin

2017-ci ildə başa çatdırılaraq, limanın 10-11,5 milyonluq quru və ümumi yük, 40000-50000 TEU konteyner yükü tutumuna malik olması gözlənilir (şəkil 10).

Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanı kompleksindəki logistika və ticarət mərkəzində, eləcə də azad ticarət zonasında yalnız yük həcmi artırılması deyil, eyni zamanda, xarici investorların cəlb edilməsi də nəzərdə tutulur. Yeni Bakı Limanı kompleksinin ikinci və üçüncü mərhələlərinin başa çatdırılması üçün dövlət-özəl tərəfdaşlığı modelindən istifadə ediləcəkdir (şəkil 10). Tamamlandıqdan sonra yeni Bakı Limanı 25 milyon ton ümumi yük, eləcə də 1 milyon TEU konteyner yükü aşırma gücünə malik olacaqdır. Yeni Bakı Limanı həm də Azərbaycanda konteynerlərlə yüklərin qəbul edilib yola salınması işində ciddi artıma təkan verəcəkdir. 2020-ci ilədək bu həcm 150000 TEU olması gözlənilir ki, bu da Azərbaycanın konteyner logistika zəncirinin inkişafının xüsusi diqqət mərkəzində saxlanılmasını zəruri edir.

Şəkil 10. Yeni Bakı Limanı kompleksinin inkişaf planı



Mənbə: "Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı" QSC

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu

Şərqi-Qərbi dəhlizinin əsas alternativləri olan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu marşrutu Azərbaycan ərazisindən yükdaşıma həcmini xeyli artıracaqdır. Gürcüstanın Poti və Batumi limanlarına alternativ kimi Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Aralıq dənizindəki limanlara və Avropa bazarlarına fasiləsiz çıxışı təmin edərək (şəkil 11), Şərqi-Qərbi dəhlizi boyunca əlaqəni yaxşılaşdıracaq və 1.1-ci prioritetdə müəyyən edilmiş tədbirlərin həyata keçirilməsinə şərait yaradacaqdır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun ilkin mərhələdə yükdaşıma gücü təxminən 6,5 milyon ton olacaq və son nəticədə bu göstərici 17 milyon tona çatdırılacaqdır. Dəmir yolunun Gürcüstan ərazisindən keçən hissəsinin bərpası və yeni 30 kilometrlik dəmir yolunun inşası məqsədilə Azərbaycan tərəfindən Gürcüstana 775 milyon ABŞ dolları məbləğində güzəştli kredit ayrılmışdır. Dəmir yolunun Türkiyə və Azərbaycan ərazisindən keçən hissələrinin tikintisi müvafiq olaraq həmin dövlətlər tərəfindən maliyyələşdirilir.

Şəkil 11. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Aralıq dənizi sahillərinə və Avropaya açılacaq qapı kimi



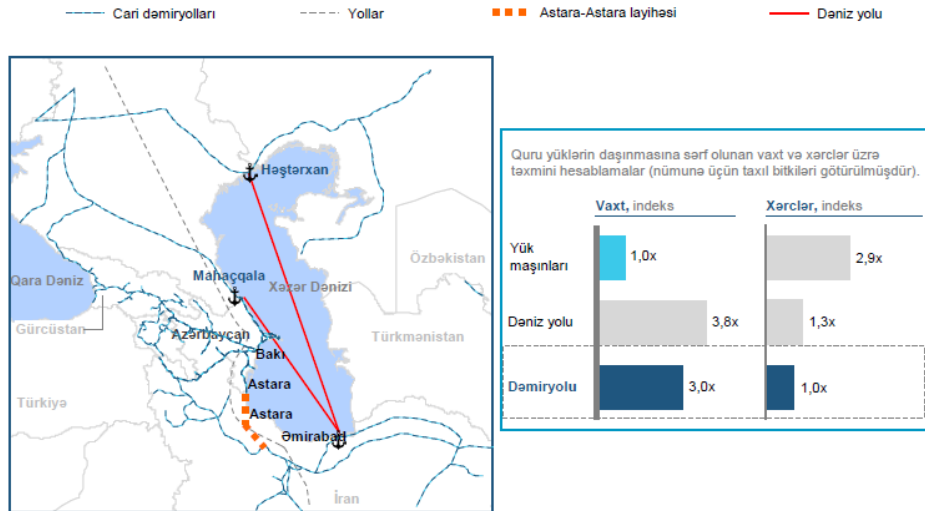
Mənbə: Türkiyə Respublikası Dövlət Dəmir Yolları, Gürcüstan Dəmir Yolları, Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi və ekspertlər ilə görüşlər

Avropaya gedən mövcud alternativlərlə müqayisədə bu marşrut üzrə Bakıdan Aralıq dənizinə yüklərin daşınması müddətinin 10-20 faiz azalacağı təxmin edilir. Həmçinin Bakı-Mersin-Suda marşrutu üzrə irihəcmli qablaşdırılmamış quru yükün (məsələn, buğda) daşınması zamanı yeni Bakı Limanından istifadə xərclərinin 5-10 faiz aşağı olacağı gözlənilir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu üzrə daşınacaq yüklərin tranzit müddətinin və daşınma xərclərinin daha da yaxşılaşdırılması potensialı ilə yanaşı, bu marşrut aşağıdakı üç amil sayəsində Azərbaycana daha böyük yük axınının cəlb edilməsi üçün vacib ilkin şərtləri təmin edəcəkdir: bu dəmir yolu Avropaya ixracın artırılması üçün əlavə imkan yaradacaq, alternativlərin olması çatdırılma risklərinin daha yaxşı idarə edilməsinə şərait yaradacaq və Türkiyədən Orta Asiya ölkələrinə ixrac üzrə əlavə marşrut çevikliyi təmin ediləcəkdir.

Astara-Astara dəmir yolunun dəniz marşrutuna nisbətən üstünlükləri

İranla Rusiya arasında ticarət əlaqələri, əsasən, dəniz və avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilir. Astara-Astara dəmir yolu xəttinin istismara verilməsi xərc və vaxt baxımından Şimal-Cənub dəhlizinin rəqabətqabiliyyətliliyini artırmaqla, yüklərin yeni marşruta fasiləsiz çıxışını təmin edəcəkdir. Bununla bərabər, bu yeni dəmir yolu əlaqəsi İranla Rusiya arasındakı dəniz daşımalarının həcmi azaldacaq və yük avtomobillərinin dövlət sərhədlərindən keçidini nisbətən asanlaşdıracaqdır (şəkil 12).

Şəkil 12. Astara-Astara layihəsinin dəniz marşrutu ilə müqayisəsi

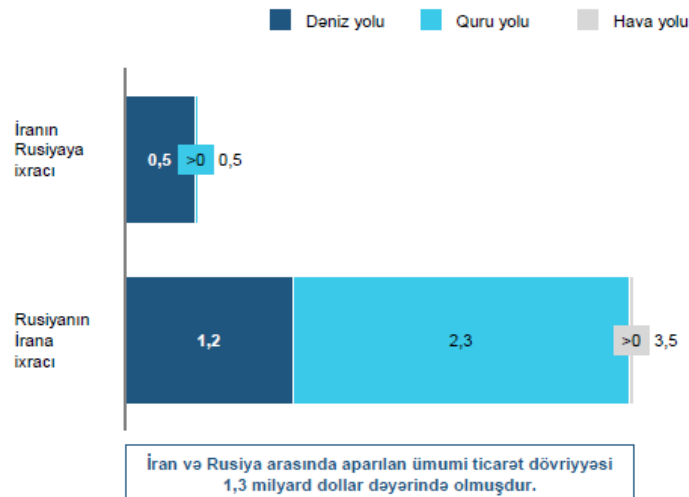


Qeyd: İran barədə təhlillər yalnız ictimaiyyətdə mövcud olan və Azərbaycan hökumətinin sahib olduğu məlumatlara əsaslanmışdır.

Mənbə: İran Dəmir Yolları, Rusiya Dəmir Yolları və müstəqil ekspertlərin hesablamaları

Xəzər dənizinin dərinliyinin az olması, hava şəraiti səbəbindən Xəzər dənizi ilə yükdaşımalarda yaranan gecikmələr, Azərbaycanda yük avtomobillərində bir oxa düşən yük həddinin və tullantılar üzrə normaların digər ölkələrdən fərqli olması və s. problemlərin aradan qaldırılmasında dəmir yolu daşımaları mühüm rol oynayır. Qablaşdırılmamış quru yüklərin dəmir yolu ilə daşınması avtomobil nəqliyyatı ilə daşınma ilə müqayisədə üç dəfəyə qədər ucuz başa gəlir, dəniz daşımaları ilə müqayisədə isə həm vaxt, həm də xərc baxımından daha səmərəlidir (şəkil 12). Nəticə etibarilə, dəmir yolu ilə daşınma Rusiya və İran arasında ticarət baxımından ən üstün alternativdir və dəniz nəqliyyatı ilə daşınan yüklərin böyük bir hissəsi dəmir yolu ilə daşınmalara cəlb edilə bilər. Hazırda İrandan Rusiyaya yükdaşımalar, əsasən, dəniz yolu ilə, Rusiya-İran istiqamətində daşınmalar isə əsasən, quru yolu ilə həyata keçirilir (şəkil 13).

Şəkil 13. İran ilə Rusiya arasında yükdaşımalar (2015-ci il üzrə, milyon tonla)



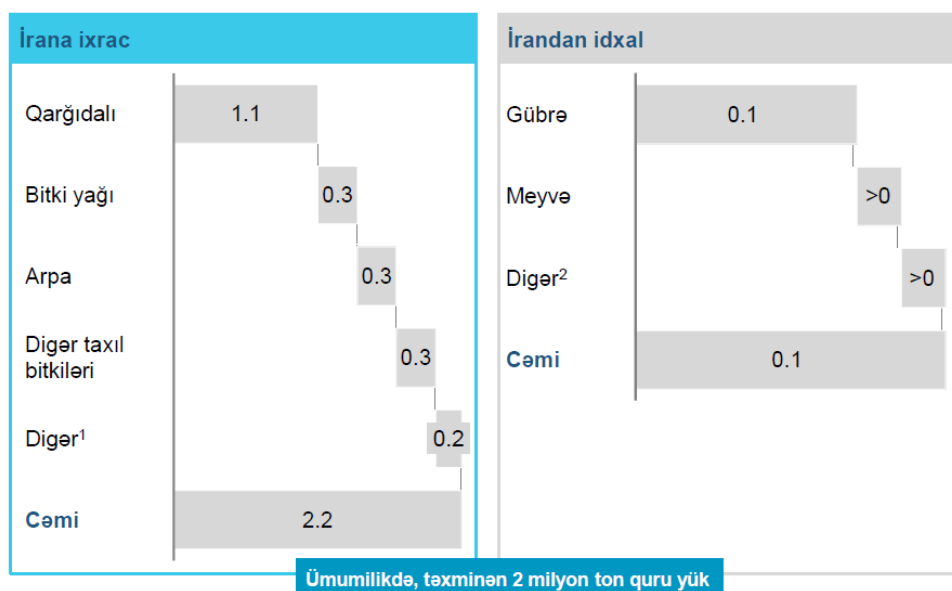
Qeyd: İran barədə təhlillər yalnız ictimaiyyətdə mövcud olan və Azərbaycan hökumətinin sahib olduğu məlumatlara əsaslanmışdır.

Mənbə: Rusiya Dövlət Statistika İdarəsi, İHS

Bundan əlavə, İranla Qara dəniz ölkələri arasındakı dəniz ticarətinin bir qismi də dəmir yolu üzrə yükləşmələrə cəlb edilə bilər. 2014-cü ildə İranın Ukrayna ilə ümumi ticarət dövriyyəsinin həcmi 756 milyon ABŞ dolları, Bolqarıstanla 155 milyon ABŞ dolları, Moldova və Rumıniya ilə birlikdə 120 milyon ABŞ dolları təşkil etmişdir. Bu ticarətin böyük hissəsi dəniz daşınmaları ilə həyata keçirilmiş, Ukrayna ilə ticarətdə müəyyən qədər quru nəqliyyatından, Bolqarıstan, Moldova və Rumıniya ilə ticarətdə isə çox məhdud şəkildə hava nəqliyyatından da istifadə olunmuşdur¹³.

Hazırda İranla Qara dəniz regionu arasındakı ticarət əməliyyatlarını, əsasən, qablaşdırılmamış quru yüklərin daşınması təşkil edir və onların Astara-Astara dəmir yolu marşrutu ilə daşınması xərc baxımından səmərəli ola bilər (şəkil 14). 2014-cü ildə Qara dəniz regionundan İrana 2,2 milyon ton həcmində qarğıdalı, bitki yağı, arpa və digər dənli bitkilər, İrandan Qara dəniz regionuna isə, əsasən, gübrə ixrac edilmişdir.

Şəkil 14. İran ilə Qara dəniz regionu arasında quru yük ticarəti (2014-cü il üzrə, milyon tonla)



1. Metal, ağac və avadanlıqlar
2. Şüşə məmulatları, kimyəvi maddələr və mehlullar

Qeyd: İran barədə təhlillər yalnız ictimaiyyətdə mövcud olan və Azərbaycan hökumətinin sahib olduğu məlumatlara əsaslanmışdır.

Mənbə: IHS, Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası

Astara-Astara dəmir yolu marşrutu üzrə planlaşdırılan daşınma həcmi ilkin mərhələdə 3 milyon tondur, lakin nəzərdə tutulmuş layihələrin (Astara-Astara dəmiryol xəttinin tikintisi, Astara-Rəşt dəmiryol xəttinin birləşdirilməsi, Astara-Yalama dəmiryol xəttinin təqribən 290 km hissəsinin təmiri və yenidən qurulması və bu xətt üzrə avtomatlaşdırma və siqnalizasiya sisteminin təkmilləşdirilməsi) başa çatdırılmasından sonra, eləcə də region ölkələrinin iqtisadi vəziyyətindən asılı olaraq 20 milyon tona qədər artırıla bilər.¹⁴ Buna müvafiq olaraq, dəmir yolunun İran ərazisindən keçən hissəsinin tikintisinin sürətləndirilməsi məqsədilə müxtəlif imkanlar nəzərdən keçiriləcəkdir. Belə ki, dəmir yolu layihəsinin Rəşt-Astara hissəsinin tikintisinin maliyyələşdirilməsində Azərbaycan tərəfindən də səylərin göstərilməsi buna misal ola bilər.

¹³ Mənbə: IHS və Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası

¹⁴ Mənbə: "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC

Görüləcək tədbirlər

Tədbir 1.2.1: Üç əsas layihənin icrasına nəzarət edilməsi və yaranacaq yeni problemlərin həllinə dəstək göstərilməsi

Yuxarıda qeyd edildiyi kimi, üç infrastruktur layihəsinin başa çatdırılması Azərbaycanın Şərq-Qərb və Şimal-Cənub dəhlizləri boyunca ticarətdən faydalanmaq imkanlarını kifayət qədər artıracaqdır. Aidiyyəti dövlət orqanlarının əməkdaşlığı çərçivəsində həm Azərbaycanda, həm də layihələr üzrə tərəfdaş ölkələrdə işlərin gedişatının izlənilməsi məqsədilə, bu üç əsas layihənin hər biri üçün xüsusi monitoring sistemi yaradılacaqdır. Monitoring sistemi, həmçinin layihələrin müxtəlif mərhələlərində maliyyə vəsaitinin təmin edilməsi və istifadəsinə nəzarəti əhatə edəcəkdir.

Tədbir 1.2.2: Bu sahədə özəl sektorun iştirakının qiymətləndirilməsi

Aidiyyəti qurumlar layihələrin yerli və beynəlxalq komponentlərinin maliyyələşdirilməsi məqsədilə zəruri maliyyə vəsaitinin təmin edilməsi ilə bağlı müvafiq tədbirləri nəzərdən keçirəcəklər. Layihələrin maliyyələşdirilməsi üzrə hər hansı dövlət vəsaitinin ayrılmasından əvvəl zəruri və əlavə maliyyə vəsaitlərinin özəl sektorun iştirakı ilə "Tik-idarə et-təhvil ver" kimi mexanizmlər vasitəsilə təmin edilməsi imkanları qiymətləndiriləcək və aidiyyəti qurumlar tərəfindən birgə təkliflər hazırlanacaqdır.

Tədbir 1.2.3: Üç əsas layihənin həyata keçirilməsi üzrə monitoring sistemi qurmaqla, vəsaitlərin təyinatı üzrə istifadəsinə nəzarətin həyata keçirilməsi

Monitoring sistemi əsasında layihələrin mümkün qədər tez başa çatdırılması məqsədilə layihə üzrə aparılan işlərin gedişatı izlənəcək və qarşıya çıxan maneələrin aradan qaldırılması ilə bağlı tədbirlər görülməkdir. Buraya, həmçinin layihələr başa çatdırıldıqdan sonra əməliyyat göstəriciləri üzrə monitoringin təmin edilməsi, fəaliyyət həcmnin genişləndirilməsi müddətində yarana biləcək problemlərin aradan qaldırılması, marşrutlar vasitəsilə daşınacaq yüklərin prioritetliliyinin sistemli qaydada nəzərdən keçirilməsi, daşıma həcmnin yeni marşrutlara yönəldilməsinə beynəlxalq logistika şirkətlərinin cəlb edilməsi və rəqabətliliyin artırılması ilə bağlı islahatlar aparmaqla, onların biznes fəaliyyətinin əlverişliliyi üçün zəruri şəraitin yaradılması da daxildir.

Tədbir 1.2.4: Əsas icra göstəricilərinin müəyyən edilməsi

Bu layihələr başa çatdırıldıqdan sonra aidiyyəti qurumlar tərəfindən marşrutlardan istifadəyə dair əsas icra göstəriciləri müəyyən edilməklə, əməliyyat göstəriciləri izləniləcək və fəaliyyət həcmnin genişləndirilməsi ilə bağlı yarana biləcək problemlərin aradan qaldırılması istiqamətində tədbirlər görülməkdir.

Tədbir 1.2.5: Sahə üzrə təhlillərin aparılması və həmin təhlillər əsasında yeni hədəflərin müəyyən edilməsi

Növbəti mərhələdə, aidiyyəti qurumlar tərəfindən sözügedən layihələrin təsir etdiyi marşrutlar üzrə tranzit yük axınları və yük axınlarının həcmindəki dəyişikliklər ilə bağlı müntəzəm təhlillər aparılacaq və sahə üzrə yeni hədəflərin müəyyən edilməsində bu təhlillərdən istifadə ediləcəkdir. Güclü tərəflərin və imkanların qiymətləndirilməsi "Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin, "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti və "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin işinə kömək edəcəkdir. Hər iki təhlil əsasında yeni marşrutlar üzrə yükdaşımaların həcmnin artırılmasının təşviqi məqsədilə beynəlxalq investorlar və logistika şirkətləri dəvət ediləcəklər.

Gözlənilən nəticə və nəticə indikatorları

Regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevrilmək üçün artıq planlaşdırılmış, qismən icra edilmiş və tamamlanması mühüm əhəmiyyət kəsb edən üç layihə mövcuddur. Bu layihələrə Ələtdə yerləşən yeni Bakı Limanı kompleksi, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu və Astara-Astara dəmir yolu aiddir.

Layihələrin 2020-ci ildə real ÜDM-ə birbaşa və dolaylı təsiri 1.1-ci prioritetdə hesablanmışdır. Bu layihələr Azərbaycanın regionda əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevrilmək planının əsasında durur. Bu layihələrin tamamlanması ilə 6700 yeni iş yerinin yaradılacağı proqnozlaşdırılır.

Əsas icra göstəricisi layihələrin icrası üzrə monitoring sistemlərinin qurulması və layihələrin başa çatdırılması olacaqdır.

Bu prioritetin ÜDM-ə və məşğulluğa təsiri və investisiya tələbləri hesablanarkən, illik ticarət həcmi yeni Bakı Limanı kompleksi üzrə 20 milyon ton, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu üzrə 10 milyon ton, Astara-Astara dəmir yolu üzrə 15 milyon ton götürülmüşdür. Dəmir yollarına qoyulan cəmi investisiya məbləğinin yalnız həmin dəmir yollarının Azərbaycanndan keçən hissəsinə aid olan qismi nəzərdə tutulmuşdur.

Tələb edilən investisiya

Davam edən bu layihələr üçün 1 milyard 200 milyon manat investisiya vəsaitinin tələb ediləcəyi proqnozlaşdırılır və investisiya tələbinin dəqiqləşdirilməsi üçün texniki-iqtisadi əsaslandırmanın aparılması zəruridir.

Gözlənilən risklər

Qeyd edilən hər 3 layihənin başa çatdırılmasında baş verə biləcək ləngimələr dəhlizin etibarlılığını aşağı salmaqla, əlavə yüklərin cəlb olunmasının da qarşısını ala bilər. Eyni zamanda, Xəzər dənizi hövzəsi limanlarının regionda əhəmiyyətli ticarət və logistika qovşağına çevrilmək iddiaları da nəzərə alınmalıdır.

Xəzər dənizinin dərinliyinin az olması, buradakı gəmilərin yükləyərək qabiliyyətinin (xüsusən konteyner gəmiləri) aşağı olması, hava şəraitinə görə gecikmə hallarının baş vermə ehtimalı, avtomobillərdə bir oxa düşən yük normasının digər ölkələrlə müqayisədə fərqli olması və s. ilə bağlı olan maneələr əsas risk faktorları ola bilər.

7.1.3. Prioritet 1.3. Logistika sahəsində əməliyyatların təkmilləşdirilməsi

Əsaslandırma

İnfrastruktura investisiya qoyuluşları nəticəsində Azərbaycanın alternativ marşrutlarla müqayisədə rəqabətqabiliyyətliliyi artsa da, ölkənin logistika şəbəkəsinin potensialından tam istifadənin təmin olunması məqsədilə müxtəlif sahələr üzrə əksər əməliyyat göstəricilərinin yaxşılaşdırılmasına daim diqqət yetirilməsi tələb olunur. Bir sıra potensial çatışmazlıqları aradan qaldıraraq, eləcə də diqqəti xərclər və vaxt baxımından rəqabətqabiliyyətliliyin artırılmasına, habelə tranzit ticarətinin etibarlılığının gücləndirilməsinə yönəltməklə, ölkədə müxtəlif nəqliyyat növləri və vasitələrini əhatə edən logistika əməliyyatlarının yaxşılaşdırılması üzrə təşəbbüslər davam etdiriləcəkdir.

Limanda yüklərin aşırılmasına sərf olunan vaxtın azaldılması və gəmilərin yükləyərək qabiliyyətinin artırılması

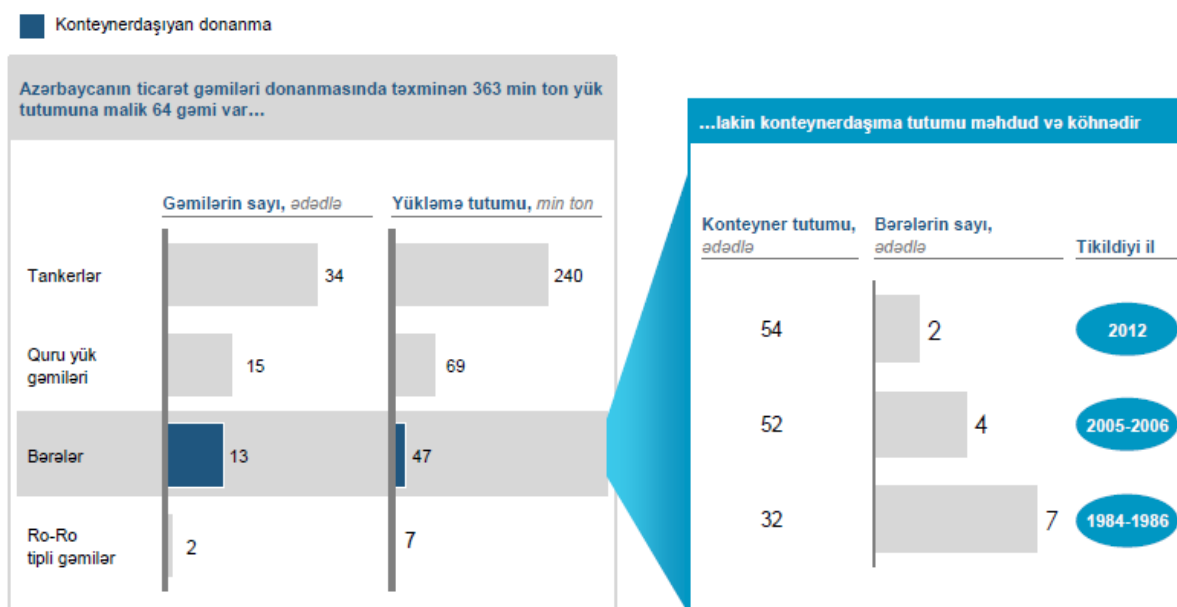
Yükləyərək qabiliyyətin artırılması ilə bağlı multimodal nəqliyyat əməliyyatlarında prioritet sahə kimi limanda yüklərin aşırılmasına sərf olunan vaxtın azaldılması və gəmi əməliyyatlarının təkmilləşdirilməsi nəzərdə tutulur. Şərq-Qərb

dəhlizi boyunca Potidən Çinə olan marşrutu nümunə kimi götürdükdə, Azərbaycanın əməliyyat göstəricilərinin ölkənin ticarət tərəfdaşlarının göstəricilərinə uyğun olduğunu görürük. Daşınan tranzit yüklərin Azərbaycanda qalma müddəti 106-118 saat ¹⁵ təşkil edir ki, bunun da dəmiryol vaqonları üzrə 6-8 saatı¹⁶, konteynerlər üzrə isə 9-11 saatı¹⁷ limanda yükləmə-boşaltma əməliyyatlarına sərf olunur.

Azərbaycanın liman infrastrukturundan əlavə, digər qonşu ölkələrin də limanlarının inkişafı ölkədə logistika sahəsi üzrə göstəricilərin yaxşılaşdırılmasına töhfə verə bilər. Buna görə də, ümumilikdə, əməliyyat göstəricilərinin yaxşılaşdırılması məqsədilə Azərbaycanla başqa ölkələr arasında əməkdaşlıq və əlaqələndirmə imkanları müəyyən ediləcəkdir. Məsələn, Poti limanında infrastrukturun yaxşılaşdırılması Azərbaycanın da logistika üzrə göstəricilərinin yaxşılaşdırılmasına şərait yaradacaqdır. Bundan əlavə, Aktau (Qazaxıstan) və Türkmənbaşı (Türkmənistan) limanlarında aparılan bəzi təkmilləşdirmələr Azərbaycan üçün də faydalı ola bilər. Buraya gömrük prosedurlarının təkmilləşdirilməsi, texnoloji nailiyyətlər hesabına liman imkanlarının genişləndirilməsi və infrastrukturun modernləşdirilməsi, eləcə də proqnozlaşdırma səviyyəsinin yüksəldilməsi və yüklərin aşırılması mərhələsində gözləmə vaxtının azaldılması daxildir. Hər iki limanda aşkaretmə və izləmə sistemlərinin təkmilləşdirilməsi və logistika xidmətlərinin keyfiyyət və kəmiyyət göstəricilərinin yüksəldilməsi də Azərbaycan üçün faydalı olacaqdır.

Azərbaycanda və ölkə xaricində liman əməliyyatları ilə yanaşı, gəmilərin yükləmə-qəbulu qabiliyyəti əsas çətinliklərdən biridir. Hazırda Azərbaycanın Xəzər dənizindəki ticarət donanmasında təxminən 363 min ton yük tutumuna malik 64 gəmi olsa da, konteynerdaşıma tutumu məhdud olduğu üçün (şəkil 15) konteyner daşıma ticarətini artırmaq məqsədilə mövcud tutumun artırılmasına ehtiyac vardır.

Şəkil 15. Gəmilərin mövcud konteyner tutumu



1. 40 futluq konteynerlər üçün

Mənbə: "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC

Hazırda "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin nəqliyyat donanmasında tankerlər, universal quru yük gəmiləri, gəmi-bərələr və Ro-Ro tipli gəmilər mövcuddur. Nəqliyyat donanmasında olan bəzi gəmilər faydalı istismar

¹⁵ Mənbə: RETRACK

¹⁶ Mənbə: "Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı" QSC

müddətini (25 il) artıq başa vurmuşdur və onların yeniləri ilə əvəz olunması tələb olunur. Belə ki, beynəlxalq səviyyədə tanınmış şirkətlər tərəfindən gəmilər icarəyə götürülərkən istismar müddəti 15 ilədək olan, texniki vəziyyəti mükəmməl olan, beynəlxalq dənizçilik konvensiyalarının bütün tələblərinə cavab verən gəmilərə üstünlük verilir və bu halda istismar müddətini artıq başa vurmuş gəmilər yükdaşımalara cəlb edilmirlər.

Regionda həyata keçirilən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin tikintisi, Ələt qəsəbəsindəki yeni Bakı Limanı kompleksinin inşası, azad ticarət zonasının fəaliyyətinin təşkili və digər irimiqyaslı strateji layihələrdən səmərəli istifadə Şərq-Qərb və Şimal-Cənub istiqamətində gəmiçiliyin fəaliyyəti ilə sıx əlaqəlidir. Bu səbəbdən yeni və güclü imkanlara malik donanmanın olması zəruridir və gəmiçilik donanmasında yeni tələblərə cavab verən tankerlərin, universal quru yük gəmilərinin, bərələrin, Ro-Ro tipli gəmilərin və konteynerdaşıyan gəmilərin olması mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Azərbaycandan keçən marşrutların rəqabətqabiliyyətliliyinin artırılmasında əsas məqsəd xərclərin, sərf olunan vaxtın və etibarlılığın optimallaşdırılmasından ibarətdir. Logistika sahəsində fəaliyyət göstəricilərinin yaxşılaşdırılmasının bir neçə yolu vardır: limanda yüklərin qəbul edilib yola salınmasına sərf olunan vaxtın azaldılması və gəminin yük tutumunun artırılması; dəmir yolu relsləri arasındakı məsafə fərqi ilə bağlı məsələnin həlli istiqamətində irəliləyişlərə nail olunması; yüklərin çəkisi ilə bağlı tənzimləyici tələblərin asanlaşdırılması; vergilərin, tariflərin və rüsumların uzlaşdırılması; xərclərin azaldılması; eləcə də xərclərin azaldılması üçün yük avtomobillərindən, qatarlardan və gəmilərdən daha çox istifadənin təmin edilməsi. Diqqət tələb edən bir neçə sahə məlum olsa da, Azərbaycanda bu məqsəd və vəzifələri həyata keçirmək üçün atılacaq dəqiq addımların müəyyən edilməsi məqsədilə geniş təhlillərin aparılmasına ehtiyac vardır.

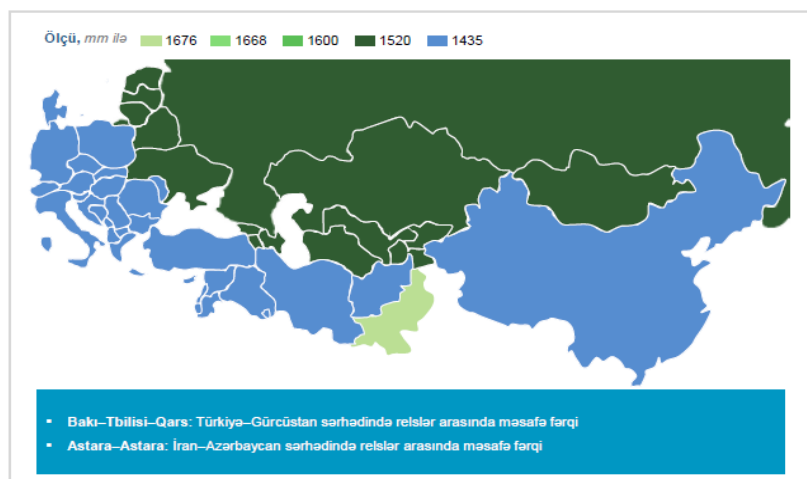
Logistika sahəsində çoxtərəfli əməkdaşlığın inkişaf etdirilməsi baxımından, Azərbaycanın, maraqları gözlənilməklə, BMT-nin Asiya və Sakit Okean üzrə İqtisadi və Sosial Komissiyasının "Quru limanları üzrə Hökumətlərarası Saziş"inə qoşulması məsələsi də nəzərdən keçirilə bilər.

Dəmir yolu relsləri arasındakı məsafə fərqi ilə bağlı təkmilləşdirmə

1.2-ci prioritetdə qeyd edilən yeni layihələr ölkələrarası əməliyyatların səmərəliliyinin yaxşılaşdırılması məqsədilə relslər arasındakı məsafə fərqi olan dəmir yollarından istifadə imkanlarını genişləndirəcəkdir. Buraya Türkiyə-Gürcüstan sərhədində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu üzərində və İran-Azərbaycan sərhədində Astara-Astara dəmir yolu üzərində qatarların təkərlərinin dəyişdirilməsi də aiddir (şəkil 16). Beynəlxalq araşdırmalar göstərir ki, vaqonların təkərlərinin dəyişdirilməsi üçün 35 saatadək¹⁷ vaxt tələb olunur ki, bu da, bir qayda olaraq, növbədə dayanmağa, yükləməyə, boşaltmaya və ya gömrük rəsmiləşdirilməsinə sərf olunan vaxtdan daha çoxdur. İşin çevik icrasının təmin edilməsi məqsədilə Azərbaycanın cari dəmiryol layihələrində qatarların təkərlərinin dəyişdirilməsi məsələsinin qiymətləndirilməsi ilə bağlı müfəssəl texniki-iqtisadi əsaslandırmanın aparılmasına ehtiyac vardır.

¹⁷ Mənbə: Dəmir Yolu Əməkdaşlıq Təşkilatı və Asiya İnkişaf Bankı

Şəkil 16. Yeni layihələrdə relslər arasındakı məsafə fərqi



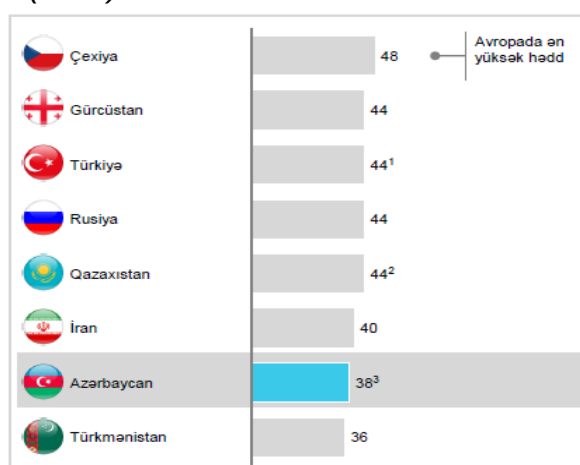
Mənbə: “The World Factbook”

Dəmir yolu ilə bağlı olan təşəbbüslər qovşaq prioritetindən bəhrələnmək və yükləmə vaxtına görə gecikmələrin qarşısını almaq üçün blok qatarlarına aid stimulların yaradılmasını əhatə edə bilər. Hazırda yeni dəmir yolu layihələrində relslər arasındakı məsafə fərqi aradan qaldırılması ilə bağlı mənfəət-zərər təhlili aparılır və bu təhlillər nəticəsində daha mənfəətli və səmərəli həll yolu seçiləcəkdir.

Nəqliyyat vasitələrinin çəkisi ilə bağlı normativ tələblərin yüngülləşdirilməsi

Quru nəqliyyatı sahəsində hazırda Azərbaycanda TRASEKA marşrutu üzrə hərəkət edən yük maşınları üçün bir oxa düşən kütlə parametrlərinə dair ciddi tələblər qoyulur (şəkil 17). Bu isə yükdaşıma şirkətlərini Azərbaycan marşrutundan istifadə etməkdən çəkindirə bilər. Məsələn, Türkiyə–Gürcüstan–Rusiya–Qazaxıstan marşrutu üzrə yük maşınları 44 ton yük götürə bildiyi halda, Azərbaycanda yüklər üçün tətbiq edilən 38 ton məhdudiyyətinə görə maşınlar Türkiyə–Gürcüstan–Azərbaycan–Qazaxıstan marşrutu ilə 38 ton yük daşıya bilər.

Şəkil 17. Yük maşınlarında bir oxa düşən kütlə parametrlərinə dair tələblərin müqayisəsi (tonla)



1. 40 futluq konteynerlər üçün (əks halda 40 ton)

2. Avtoqatar üçün

3. Yükgötürmə üzrə məhdudiyyətlər

Qeyd: İran barədə təhlillər yalnız ictimaiyyətdə mövcud olan və Azərbaycan hökumətinin sahib olduğu məlumatlara əsaslanmışdır.

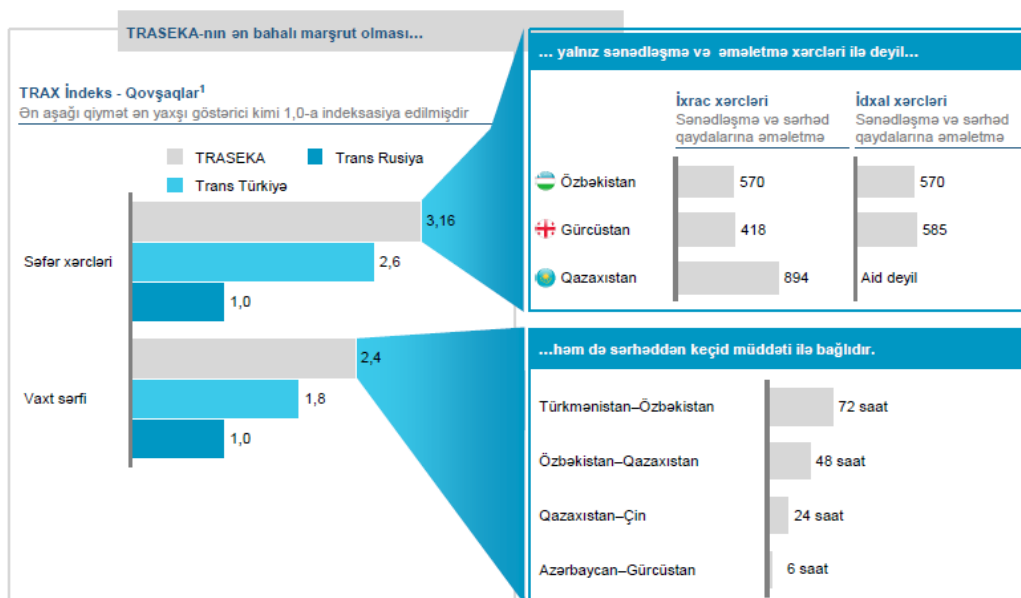
Mənbə: IRU, Michelin

Ölkə ərazisindən daha çox tranzit daşımların həyata keçirilməsi məqsədilə bir oxa düşən kütlə parametrləri üzrə hədlərin artırılması və yüklərin daşınma xərclərinin azaldılması ilə bağlı təşəbbüslər nəzərdən keçiriləcəkdir.

Digər mümkün təkmilləşdirmələr

TRASEKA marşrutu ilə Azərbaycandan keçməklə yüklərin daşınması zamanı sərhəd-keçid məntəqələrində sərf edilən vaxt müddəti və tranzit xərci beynəlxalq yükdaşıma şirkətlərini bu marşrutdan istifadədən nisbətən çəkindirir (şəkil 18). Lakin hazırda ölkədə logistika sahəsindəki çatışmazlıqların davamlı olaraq aradan qaldırılması üçün səmərəli nəqliyyat əlaqələrinin asanlaşdırılması məqsədi daşıyan “yaşıl dəhliz” təcrübəsi tətbiq olunur.

Şəkil 18. TRASEKA və digər marşrutların müqayisəli təhlili



1. Qovşaqlar sərhəd, liman, terminal və ya mərkəzləri ehtiva edir.

Mənbə: TRASEKA, RETRACK, Dünya Bankı

Azərbaycan ilə TRASEKA marşrutu boyunca yerləşən digər ölkələr arasında əməkdaşlıq yolu ilə, TRASEKA marşrutu boyu dəmir yolları üzrə vaxt itkisinin və səfər xərclərinin minimuma endirilməsi, tranzit münasibətlərinin təkmilləşdirilməsi, o cümlədən müxtəlif birliklərin və ya komissiyaların yaradılması məsələsi nəzərdən keçirilə bilər. Məsələn, hazırda TRASEKA marşrutu boyunca yerləşən ölkələrin sərhədlərində avtomobil hissə və aksesuarlarının daşınması üçün 22 adda müxtəlif sənəd tələb olunur ki, bu sənədlərin də sayı Türkiyədə 13, Gürcüstan və Azərbaycanda isə 5-dir. Birliklər və ya komissiyalar yaradılacağı təqdirdə, tranzit mallar üçün tariflər sərhədlər üzrə standartlaşdırıla və ölkələr arasında idarəetmənin əlaqələndirilməsi yükü azaldıla bilər. Məsələn, hazırda gömrük rəsmiləşdirilməsi zamanı bir konteyner üzrə bir sənəd deyil, konteynerin içində olan məhsul növlərinin sayı qədər gömrük sənədi tələb edilir.

Ölkələrarası ticarətlə bağlı təşəbbüs və təkmilləşdirmələr həyata keçirilərkən, həmin ölkələrdə müvafiq sənədlərin məzmunu və sektorlar üzrə fərqliliyi prizmasından qiymətləndirmələr də aparılacaqdır. Bu zaman tələb olunan sənədlərin mürəkkəbliyi və hazırlanması üçün kifayət qədər çox vaxtın tələb edildiyi nəzərə alınmalıdır.

Görüləcək tədbirlər

Tədbir 1.3.1: Avtomobil nəqliyyatı infrastrukturu ilə bağlı əlavə tədbirlərin görülməsi

Avtomobillərin yükləmə çəkisi ilə bağlı normativ tələblərə dəyişiklik edilməsi zərurəti nəzərə alınaraq, Azərbaycanda avtomobil yollarının, körpü və tunellərin yükləmə imkanları qiymətləndiriləcək və prioritet marşrutlarda yük hədlərinin artırılması məqsədilə reabilitasiya layihələri nəzərdən keçiriləcəkdir.

Tədbir 1.3.2: Logistika və ticarət sahəsində xarici ekspertlərlə əməkdaşlıq edilməsi

Azərbaycan Respublikasının Tranzit Yükdəşimlər üzrə Koordinasiya Şurası, öz Əsasnaməsinə müvafiq olaraq, logistika sahəsində həcm və dəyər artımı baxımından irəliləyişə nail olmaqda qarşıya çıxan əsas çatışmazlıqların müəyyən edilməsi məqsədilə xarici ekspertlərlə əməkdaşlıq edəcəkdir.

Tədbir 1.3.3: Çatışmazlıqların müəyyən edilməsi və həlli yollarının prioritetləşdirilməsi

İlk olaraq, Tranzit Yükdəşimlər üzrə Koordinasiya Şurası aidiyyəti şirkət və dövlət qurumları ilə məsləhətləşərək xarici ekspertlər tərəfindən müəyyən edilmiş çatışmazlıqları qiymətləndirəcəkdir. İkincisi, həmin problemlər həll imkanlarının asanlıq, xərclərin azlığı və potensial təsirlər baxımından prioritetləşdiriləcəkdir. Üçüncüsü, müvafiq vaxt müddəti ərzində normativ-hüquqi baza, maliyyə təminatı mexanizmləri və ya əməliyyatlarla bağlı təkmilləşdirmə tədbirləri vasitəsilə aradan qaldırılmalı olan problemlər, eləcə də bu problemlərin həlli ilə bağlı müvafiq qurumların aidiyyəti üzrə öhdəlikləri müəyyən ediləcəkdir. Nəhayət, əməliyyatların təkmilləşdirilməsi təşəbbüsləri çərçivəsində, səmərəli hesab edildiyi hallarda, tərəfdaşlıq məqsədilə beynəlxalq özəl şirkətlər dəvət ediləcəkdir.

Tədbir 1.3.4: Azərbaycanda yükdəşimə və yükaşıma xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi

Hazırda konteyner daşımaları üçün bərələrdən də istifadə olunması qiymətlərin yüksəlməsinə səbəb olur ki, bu da Azərbaycanın konteyner daşımaları sahəsində rəqabətqabiliyyətliliyinə mənfi təsir göstərir. Bu problemin aradan qaldırılması üsullarından biri 400-500 və daha çox konteyner daşıma imkanına malik olan konteyner gəmilərinə investisiya qoyuluşlarının həyata keçirilməsidir ki, bu, "miqyas effekti"nin yaradılması və qiymətlərin azaldılması baxımından mühüm addım ola bilər. Bu növ metodlar texniki-iqtisadi əsaslandırma aparılmaqla təhlil ediləcəkdir. Azərbaycan limanlarının yükaşıma imkanlarının və dəniz əməliyyatlarının yaxşılaşdırılmasına yönəlmiş təşəbbüslərə, o cümlədən yeni Bakı Limanında yüklərin aşırılmasına sərf olunan vaxtın azaldılmasına, Xəzər dənizindəki digər limanlarla əlaqələndirmənin təkmilləşdirilməsi məqsədilə yeni elektron sistemlərdən istifadəni nəzərdə tutan təşəbbüslərə xüsusi diqqət yetiriləcəkdir. Konteynerdaşıyan gəmilərə investisiya qoyuluşu konteyner gəmilərinin tutumunu da artırmaqla bilər. Həmçinin istər Şərq-Qərb, istərsə də Şimal-Cənub istiqamətlərində Azərbaycan ərazisindən keçən yükdəşimə marşrutlarında maye yük, quru yük, konteyner, bərə və avtotexnika daşıma imkanlarında proqnozlaşdırılan bazar payının təmin edilməsi, həmçinin ölkə səviyyəsində strateji əhəmiyyətli layihələrin müvəffəqiyyətlə icrasının təmin edilməsi məqsədilə gəmiçilik donanmasının mərhələli şəkildə (2016-2025-ci illərdə) yenilənməsi üzrə planın hazırlanması, müvafiq maliyyə mənbələrinin müəyyən edilməsi həyata keçiriləcəkdir.

Tədbir 1.3.5: Dəmiryol vaqonlarının təkər cütliklərinin dəyişdirilməsi əməliyyatlarında Azərbaycanla Gürcüstan arasında daha üst səviyyədə əməkdaşlığın təmin edilməsi

Qatarların təkər cütliklərinin dəyişdirilməsi məsələsinin həlli üzrə müxtəlif texnoloji imkanlar mövcuddur və bu imkanlar investisiya tələblərinə, xidmətlərə görə çəkilən xərclərə, eləcə də xidmətlərin göstərilmə müddətinə görə bir-birindən fərqlənir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu üzərində informasiya texnologiyaları sisteminin əlaqələndirilməsi, eləcə də Gürcüstanın və Türkiyənin Dövlət Dəmir Yolları ilə vaqon parkına investisiya qoyuluşları sayəsində Axalkalakidə vaqon təminatının yaxşılaşdırılması bu variantlardan biri ola bilər. Dəmiryol vaqonlarının təkər cütliklərinin dəyişdirilməsi əməliyyatlarını həyata keçirmək üçün Azərbaycan ilə Gürcüstan tərəfi arasında daha üst səviyyədə əməkdaşlığın həyata keçirilməsi təmin ediləcəkdir.

Tədbir 1.3.6: Dəmir yolu infrastrukturunun yaxşılaşdırılması üzrə təhlillərin aparılması

Mövcud dəmir yolu infrastrukturunu təhlil edilməklə, onun yaxşılaşdırılması istiqamətində mənfəət-zərər təhlilləri həyata keçiriləcəkdir. Bu zaman aşağıdakı hallardan hər biri üzrə ayrıca təhlillərin aparılması zəruridir:

- Şimal-Cənub dəhlizi - Yalama-Astara: relsin bərpası, siqnalama və elektrik təchizatı da daxil olmaqla, dəmiryol xəttinin 504-cü km hissəsinin bərpası;
- Şərq-Qərb dəhlizi - Ələt-Böyük Kəsik: elektrik təchizatı işləri, siqnalama və bərpa işlərinin başa çatdırılması;
- beynəlxalq standartlara uyğunluq və bütövlükdə, dəmiryol idarəetmə sisteminin avtomatlaşdırılması üçün bu sistemin institusional potensial baxımından yenidən qurulmasına investisiya qoyuluşu.

Tədbir 1.3.7: Dəmir yolu infrastrukturunun yaxşılaşdırılması

Tranzit yükdaşımaların, habelə ölkə iqtisadiyyatının artım tempi nəzərə alınmaqla, artan yükdaşıma həcmnin qarşılınması məqsədilə dəmir yolu infrastrukturunun genişləndirilməsi (orta sürət həddinin artırılması, lokomotiv parkının yenilənməsi) məqsədilə müvafiq investisiyaların cəlb edilməsinə səy göstəriləcəkdir.

Dövlət büdcəsinin yükünün azaldılması məqsədilə dövlət-özəl tərəfdaşlıq modelinin dəmir yollarının müəyyən sahələrində (məsələn, orta sürət həddinin artırılması, lokomotiv parkının genişləndirilməsi və s.) tətbiqi nəzərdən keçiriləcəkdir.

Gözlənilən nəticə və nəticə indikatorları

Bu prioritetin tətbiqinin 2020-ci ildə real ÜDM-ə birbaşa və dolaylı təsiri 1.1-ci prioritetdə nəzərə alınmışdır. Bu prioritet qurulması nəzərdə tutulan regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağı ilə bağlı dəstəkləyici rola malikdir.

Tələb edilən investisiya

Bu prioritetin tətbiqi məqsədilə təqribən 1 milyard 400 milyon manat investisiya tələb ediləcəyi proqnozlaşdırılır və investisiya tələbinin dəqiqləşdirilməsi üçün texniki-iqtisadi əsaslandırmanın aparılması zəruridir.

Gözlənilən risklər

Xəzər dənizində üzən gəmilərin (xüsusilə bərə və Ro-Ro tipli gəmilərin) köhnəlməsi ilə əlaqədar olaraq, təmir və istismar xərclərinin çoxluğu, sərhəd-keçid məntəqələrindəki ləngimə halları, mövcud yük qatarlarının sürətinin aşağı olması tranzit yüklərin keçid müddətini artırmaqla, dəhlizin rəqabətqabiliyyətiliyini aşağı sala

bilər. Bundan əlavə, təhlükəli maddələrə və nəqliyyat vasitələrinin çəkisinə qoyulan normalarla əlaqədar vergi və rüsumların tətbiqində dəhliz boyunca yerləşən digər ölkələrlə müqayisədə mövcud fərqlər də risk faktorudur.

7.2. Strateji hədəf 2. Tranzit ticarətindən daha yüksək dəyərin əldə edilməsi

Coğrafi mövqeyinə görə rəqəbat üstünlüyünə malik dünya ölkələrində logistika ticarətdən daha çox fayda əldə etməyin əsas hərəkətverici qüvvəsi hesab edilir. Bu yanaşmaya uyğun olaraq, Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanı kompleksinin imkanlarından istifadə edilərək, Azərbaycanda azad ticarət zonası fəaliyyəti təşkil ediləcək, ticarətyönümlü emal və istehsal mərkəzləri (məsələn, qida emalı, əczaçılıq, neft-kimya sahəsi üzrə ümumi istifadə üçün təchizat bazası və s. prioritetləşdirilməklə) və ölkənin müxtəlif strateji ərazilərində logistika və ticarət mərkəzləri inşa ediləcəkdir.

7.2.1. Prioritet 2.1. Bakının regional əhəmiyyətli ticarət qovşağına çevrilməsi

Əsaslandırma

Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanının ərazisi də daxil olmaqla azad ticarət zonasının fəaliyyətinin təşkili Bakının əsas regional ticarət marşrutlarına qoşulması və əlverişli biznes mühitinin təmin etdiyi imkanlar sayəsində regional əhəmiyyətli ticarət qovşağına çevrilməsinə imkan yarada bilər.

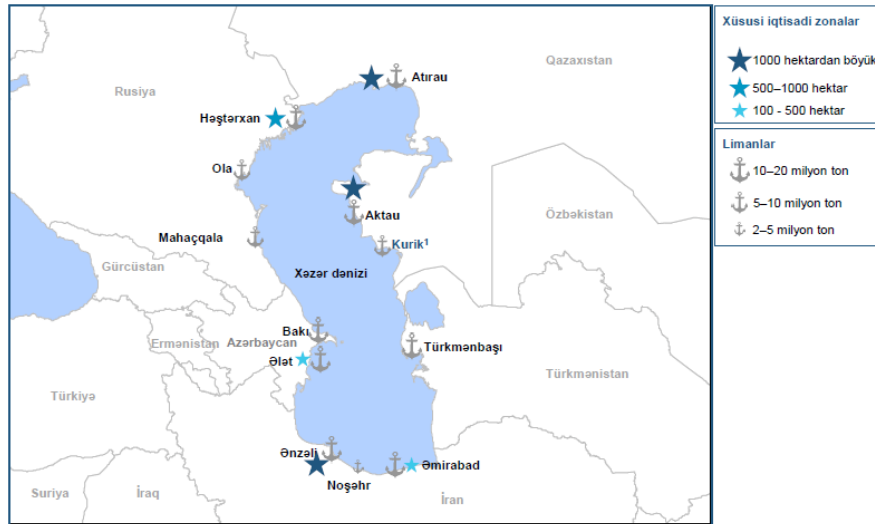
Yük axınlarının sadəcə ölkə ərazisindən keçməsi ilə deyil, həmçinin saxlama, qablaşdırma və ticarətlə bağlı digər xidmətlərin göstərilməsi sayəsində nəqliyyatdan əldə edilən əlavə dəyər formasında ölkə iqtisadiyyatına fayda verməsi üzrə təşəbbüslər davam etdiriləcəkdir. Bu prioritet həm də Azərbaycanı ölkə ərazisindən yük daşıyan şirkətlər üçün regional əhəmiyyətli qovşağa çevirmək məqsədi güdür. Bakının bu məqsədlərə nail olmaq potensialı olduqca yüksəkdir, belə ki, şəhərin yüksək standartlara cavab verən ofis binaları, cəlbəedici və təhlükəsiz yaşayış mühiti, habelə global arenada tanınması buna imkan verir.

Beynəlxalq təcrübə göstərir ki, müxtəlif idarəetmə modelləri xüsusi iqtisadi zonaların inkişafında uğurlu ola bilər, lakin bu modellərin əksəriyyəti, o cümlədən Mərakeş və Türkiyədəki xüsusi iqtisadi zonalar dövlət-özəl tərəfdaşlığına əsaslanır. Əksər xüsusi iqtisadi zonalar məşğulluğu yüksəltmək, ixracı artırmaq və birbaşa xarici investisiyaları cəlb etməklə, milli iqtisadiyyatın inkişafına ciddi töhfə verir. Məsələn, Asiya və Sakit okean ölkələrində xüsusi iqtisadi zonalar ölkə üzrə məşğulluğun 2,3 faizini və ixracın 41 faizini, Amerikada isə məşğulluğun 1,2 faizini və ixracın 39 faizini təmin edir.¹⁸ Qeyd etmək vacibdir ki, bu cür zonalar heç də həmişə müvəffəqiyyətli olmur və daha uğurlu nəticə əldə etmək üçün düzgün yanaşmanın seçilməsi xüsusilə əhəmiyyətlidir.

Regionun digər ölkələri də xüsusi iqtisadi zonaların potensial faydalarından bəhrələnməyə səy göstərirlər. Hazırda Xəzər dənizi hövzəsində altı belə zona mövcuddur ki, onlardan üçünün ərazisi 1000 hektardan böyükdür (şəkil 19).

¹⁸ Mənbə: Dünya Bankı

Səkil 19. Xəzər dənizi ətrafında xüsusi iqtisadi zonalar



1. Bərə və konteynerlə ticarəti nəzərdə tutan 2 məntəqədə tikilməkdə olan liman

Mənbə: “Azərbaycan Mərkəzi Avrasiyada regional qovşaq kimi” nəşri (2012-ci il), müvafiq ölkələrin dövlət qurumları tərəfindən açıqlanmış məlumatların və mətbuatın araşdırılmasına əsaslanır.

Xəzər dənizi hövzəsində xüsusi iqtisadi zonalar, əsasən, tikinti, kimya və kənd təsərrüfatı məhsullarının emalına yönəldilmiş fəaliyyətlə məşğul olur. Bu zonaların prioritet fəaliyyət sahələrinə Həştərxanda (Rusiya) logistika xidmətləri, gəmiqayırma və gəmi təmiri, qida məhsullarının emalı texnologiyaları və polimer istehsalı; Aktau (Qazaxıstan) kimya, plastik, rezin və metallurgiya məhsulları, tikinti və əczaçılıq məhsulları; Atırauda (Qazaxıstan) kimya və neft-kimya məhsulları, Ənzəlidə (İran) tikinti və xidmətlər, yüksək texnologiyalar, fermer ləvazimatları və digər müxtəlif ləvazimatların istehsalı daxildir. Hər bir zonanın ölkənin digər əraziləri ilə əlaqəsi dəmir yolu və quru yolu ilə, yaxud bunların hər ikisi ilə təmin edilmişdir.

Sahibkarlıq fəaliyyəti üçün cəlbediciliyin artırılması məqsədilə zonaların hər birində özəl sektor iştirakçıları üçün bir sıra stimullaşdırıcı mexanizmlər, o cümlədən gəlir, əmlak, torpaq, yol vergisi və gömrük rüsumları ilə bağlı müxtəlif güzəştlər təklif olunur. Qazaxıstanın Aktau şəhərində xarici vətəndaşların işə qəbulu ilə bağlı hər hansı məhdudiyyətin qoyulmamasını və ya İranın Ənzəli şəhərində xarici ölkə vətəndaşlarına viza tələbinin olmamasını məşğulluq sahəsində tətbiq edilən müxtəlif stimullaşdırıcı mexanizmlərə nümunə olaraq qeyd etmək olar.

Ələt qəsəbəsində azad ticarət zonasının yaradılması ilə əlavə dəyər yaradılması imkanlarının müəyyənəşdirilməsi

Tranzit ticarətindən daha yüksək fayda əldə etməyin mühüm elementi kimi, xüsusi idarəetmə mexanizmlərinin tətbiq edildiyi və özəl sektorun cəlb olunduğu azad ticarət zonasının fəaliyyətinin təşkili planlaşdırılır. Ələt qəsəbəsindəki yeni Bakı Limanının ərazisi də daxil olmaqla, fəaliyyətə başlaması planlaşdırılan azad ticarət zonası aşağıda verilmiş altı mühüm amilə əsaslanan təşəbbüslər sayəsində gerçəkləşdirilə bilər:

- milli strategiya – məşğulluq imkanlarının yaradılması, ÜDM-dəki payın və birbaşa xarici investisiyaların artırılması kimi məqsədlər üzrə kəmiyyət göstəricilərinin müəyyən edilməsi və əhəmiyyətinə görə prioritetləşdirilməsi;
- fokuslaşma – Azərbaycan üçün cəlbedici ola biləcək altsektorlardakı fəaliyyətlərin analitik təhlili və cəlbedici bazarların seçilməsi;
- yerləşmə və konfigurasiya – azad ticarət zonası ilə Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu arasında yüklərin daşınması üçün yüksək sürətli qatarlara investisiya qoyuluşlarının nəzərdən keçirilməsi;

- normativ-hüquqi tələblər və stimullar - bütün şirkətlər üçün regionda olan digər xüsusi iqtisadi zonalarda təklif olunan stimullaşdırıcı mexanizmlərlə rəqabət imkanına malik ilkin maliyyə stimullarının müəyyənləşdirilməsi və hədəf sektorların rəqabətqabiliyyətliliyinin təmin edilməsi məqsədilə sektorlar üzrə spesifik stimullaşdırıcı mexanizmlərin tətbiqi;
- idarəetmə və biznes modeli - mövcud imkanlardan istifadə etməklə, həm dövlət, həm də özəl tərəfdaşları əhatə edən idarəetmə modelinin müəyyənləşdirilməsi;
- təşkilati işlər və proseslər - müxtəlif klasterlərin təşviqi ilə icarədarların cəlb edilməsinin prioritetləşdirilməsi və zona operatorunun digər dövlət orqanları ilə birgə işləməsinə imkan verəcək "bir pəncərə" sisteminin tətbiq edilməsi.

Bakının Ələt qəsəbəsində yerləşən azad ticarət zonasına region üçün çevik anbar və logistika xidmətlərinə əsaslanan ümumi topdansatış bazası, istehsalçılarla yerli topdansatış şirkətləri arasında görüşlərin təşkili üçün sərgilər, o cümlədən satış sərgiləri, hasilat sənayesi sektorlarının istehsal vasitələrinin saxlanması üçün bufer anbar sahəsi daxil ola bilər. Regional ticarət zonası kimi Bakının üstün cəhətlərinə əsas regional ticarət marşrutları ilə əlaqəsinin olması və yeni Bakı Limanının səmərəli əməliyyatları daxildir. Azərbaycanda daha əlverişli biznes mühitinin yaradılması hədəf kimi müəyyənləşdirilmişdir və bu hədəfə azad ticarət zonasında idxal-ixrac və tranzit məqsədilə həm əlverişli mühitin, həm də fiziki məkanın təmin edilməsi daxildir.

Bakının Ələt qəsəbəsində yerləşən azad ticarət zonasının regional logistika və ticarət mərkəzinə çevrilməsi transmilli şirkətləri burada regional mərkəzlər yaratmağa təşviq edəcəkdir. İnşa ediləcək müasir təhlükəsiz ofis binaları və yaşayış kompleksləri, cəlbədicə biznes mühiti zonanın iştirakçılarının məqsədlərinin reallaşdırılmasına imkan verəcəkdir.

Görüləcək tədbirlər

Tədbir 2.1.1: Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanının ərazisinin daxil olduğu azad ticarət zonasının hüquqi rejiminin hazırlanması

"Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı" QSC tərəfindən azad ticarət zonasının hüquqi rejiminin hazırlanması istiqamətində beynəlxalq məsləhətçi-idarəedici şirkətlərdən biri ilə müqavilə imzalanmışdır. Yeni hüquqi rejim çərçivəsində yeni Bakı Limanı kompleksi aidiyyəti dövlət qurumları ilə birlikdə müvafiq təkliflər hazırlayıb təqdim edəcəkdir. Özəl sektorun mümkün qədər fəal iştirakının təmin edilməsi məqsədilə azad ticarət zonasının idarəetmə mexanizmi müəyyənləşdiriləcəkdir. Eyni zamanda, regionda və dünyada azad ticarət zonalarının investorlar üçün təqdim etdiyi stimullaşdırıcı mexanizmlərə dair müqayisəli göstəricilər ("bençmark") araşdırılacaq, iqtisadi təhlillər əsasında bu stimullaşdırıcı mexanizmlərin tətbiqinin məqsədəuyğunluğu qiymətləndiriləcək və rəqabətqabiliyyətliliyin artırılması məqsədilə hazırkı stimullaşdırıcı mexanizmlər (o cümlədən, vergi güzəştləri) nəzərdən keçiriləcəkdir.

Tədbir 2.1.2: Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanının ərazisinin daxil olduğu azad ticarət zonası üçün hədəflərin və əsas icra göstəricilərinin müəyyənləşdirilməsi

Yeni Bakı Limanı kompleksi tərəfindən azad ticarət zonası üçün hədəf və əsas icra göstəriciləri və bunlara münasibətdə konkret icra müddətləri müəyyənləşdiriləcəkdir. Birincisi, yeni Bakı Limanı kompleksi tərəfindən azad ticarət zonasında potensial iqtisadi fəaliyyətlərlə bağlı təfərrüatlı təhlillər aparılacaqdır. İkincisi, İqtisadiyyat Nazirliyi tərəfindən digər prioritet iqtisadi sektorlar üçün nəzərdə tutulan planlar da bu təhlillərdə əhatə ediləcək və nəhayət, bu hədəflərin logistika sahəsinin hədəfləri ilə əlaqələndirilməsi təmin ediləcəkdir.

Tədbir 2.1.3: Yeni Bakı Limanı infrastrukturunda və yardımçı xidmətlərdə özəl sektorun iştirakının təmin edilməsi

Yeni Bakı Limanında infrastrukturun təkmilləşdirilməsi və tələb olunan yardımçı xidmətlər ilə bağlı ehtiyaclar müəyyən ediləcək və bu ehtiyacların “Tik-idarə et-təhvil ver” kimi mexanizmlər vasitəsilə özəl sektor tərəfindən maliyyələşdirilməsi imkanları nəzərdən keçiriləcəkdir.

Tədbir 2.1.4: Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanının ərazisinin daxil olduğu azad ticarət zonasında qarşıya qoyulmuş məqsədlərə çatmaq üçün insan kapitalının qiymətləndirilməsi

Yeni Bakı Limanı kompleksi tərəfindən azad ticarət zonası üzrə qarşıya qoyulmuş məqsədlərə nail olmaq məqsədilə insan kapitalının inkişafı və tələb edilən keyfiyyət məsələləri qiymətləndiriləcəkdir. Daha sonra bu sahədə tələblərin qarşılanması ilə bağlı zəruri addımların atılması məqsədilə (məsələn, peşə təhsili proqramları) Təhsil Nazirliyi və aidiyyəti təhsil müəssisələri ilə əməkdaşlıq qurulacaqdır.

Tədbir 2.1.5: Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanının ərazisinin daxil olduğu azad ticarət zonası üzrə normativ-hüquqi bazaya dəyişikliklərin edilməsi ilə bağlı təkliflər paketinin işlənilib hazırlanması və bu sahədə islahatların aparılması

Şirkətlərin azad ticarət zonasına investisiya qoyuluşlarını stimullaşdırmaq məqsədilə sahibkarlıq fəaliyyətinin asanlaşdırılmasına dair normativ-hüquqi bazaya dəyişikliklərin edilməsini nəzərdə tutan təkliflər paketi liman tərəfindən işlənilib hazırlanaraq, aidiyyəti dövlət qurumlarına təqdim ediləcəkdir. İnvestisiyaların cəlb edilməsi ilə bağlı araşdırmaların aparılması məqsədilə beynəlxalq məsləhətçi şirkətlər cəlb olunacaq, biznesin əlverişliliyini artıran daha geniş islahatlardan bəhrələnməklə, araşdırmalar nəticəsində aşkar edilən maneələrin aradan qaldırılması üçün potensial islahat istiqamətləri müəyyən ediləcəkdir. Bundan əlavə, xarici ölkə vətəndaşlarının azad ticarət zonasında işləməsi üçün tələb edilən icazə və vizalarla bağlı normativ-hüquqi tələblərin sadələşdirilməsi istiqamətində təkliflər işlənilib hazırlanacaqdır.

Tədbir 2.1.6: Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanının ərazisinin daxil olduğu azad ticarət zonasına xarici və yerli şirkətlərin cəlb edilməsi, özəl investisiya qoyuluşlarının təşviqi üçün “bir pəncərə” sisteminin tətbiqi

Azad ticarət zonasında biznesin həyata keçirilməsini asanlaşdırmaq üçün dövlət tərəfindən vətəndaşlara göstərilən xidmətlərin bir mərkəzdən idarə olunması və əlaqələndirilməsi məqsədilə 2012-ci ildə yaradılmış “ASAN xidmət” mərkəzlərində olduğu kimi, bütün xidmətlərin göstərilməsi üçün “bir pəncərə” xidmət mərkəzləri yaradılacaqdır.

Tədbir 2.1.7: Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanının ərazisinin daxil olduğu azad ticarət zonasına beynəlxalq şirkətlərin cəlb edilməsi üçün sərgilərin, o cümlədən satış sərgilərinin təşkil edilməsi

Yeni Bakı Limanı kompleksi tərəfindən əsas diqqət biznes münasibətlərinin gücləndirilməsi məqsədilə beynəlxalq şirkətlərin cəlbini üçün regional bazarlar üzərində cəmləşdirilməklə, azad ticarət zonalarında müxtəlif sahələr üzrə sərgilərin, o cümlədən satış sərgilərinin keçirilməsi planlaşdırılacaq və onların təşkili həyata keçiriləcək, həmçinin zəruri hallarda, bu işlərə beynəlxalq şirkətlər də cəlb ediləcəkdir. Bununla yanaşı, bu cür sərgilərin, o cümlədən satış sərgilərinin beynəlxalq miqyasda da təşkili və təbliği məqsədilə vəsaitlərin təmin olunması üçün yeni Bakı Limanı kompleksi tərəfindən təkliflər hazırlanacaqdır.

Gözlənilən nəticə və nəticə indikatorları

Azad ticarət zonasının fəaliyyətə başlaması ilə Bakının regional əhəmiyyətli ticarət zonasına çevrilməsi nəticəsində 2020-ci ildə real ÜDM-in 110 milyon manat birbaşa və 35 milyon manat dolayı olmaqla, ümumilikdə, 145 milyon manat artacağı, 2900 yeni iş yerinin yaradılacağı proqnozlaşdırılır.

Əsas icra göstəricisi

- logistika və liman xidmətləri də daxil olmaqla, azad ticarət zonasının fəaliyyətinin təşkili.

Real ÜDM-ə təsirin, məşğulluq göstəricilərinin və investisiya tələbinin hesablanması zamanı global azad ticarət zonası modelləri hədəf kimi götürülmüşdür. Azad ticarət zonasının tam potensialı ilə işlək vəziyyətə çatdırılması 5 il müddətində təmin edilə bilər.

Tələb edilən investisiya

Logistika və ticarət mərkəzlərinə investisiya qoyuluşu istisna olmaqla, azad ticarət zonasının fəaliyyətinin təşkili üçün 430 milyon manat investisiya tələb ediləcəyi proqnozlaşdırılır və investisiya tələbinin dəqiqləşdirilməsi üçün texniki-iqtisadi əsaslandırmanın aparılması zəruridir (logistika və ticarət mərkəzləri üçün tələb olunan investisiya məbləği 2.3-cü prioritetdə nəzərə alınmışdır).

Gözlənilən risklər

Son dövrlərdə dünya iqtisadiyyatında müşahidə olunan geriləmə, neft qiymətlərinin kəskin aşağı düşməsi azad ticarət zonasına yönəldiləcək investisiyalara mənfi təsir göstərə bilər. Bundan əlavə, qanunvericilik bazasının, viza və qeydiyyat tələblərinin və s. məsələlərin xarici investorlar üçün cəlbəedici vəziyyətdə olmaması əsas risk yaradan faktorlardandır.

7.2.2. Prioritet 2.2. Ticarətyönümlü emal mərkəzinin yaradılması

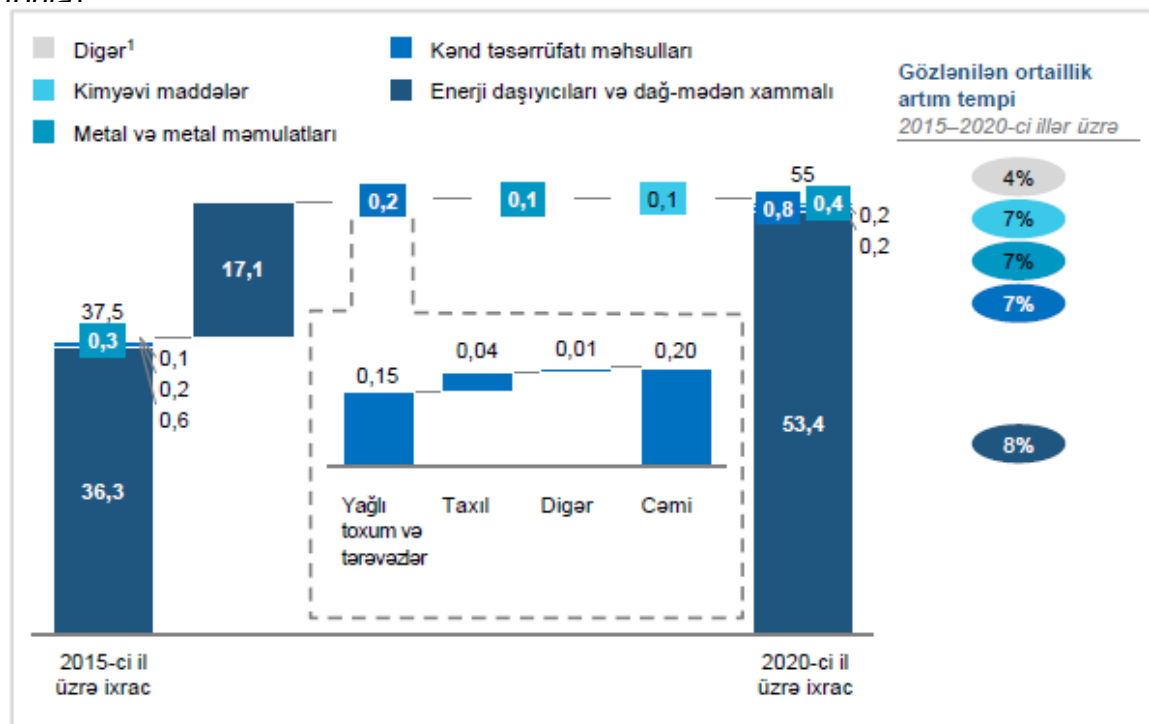
Əsaslandırma

Azərbaycanda əlavə dəyər yaradan ticarətdən daha çox fayda əldə etmək məqsədilə emal sektorunun inkişaf etdirilməsi əsas hədəflərdən biridir. Ölət qəsəbəsində yeni Bakı Limanı kompleksi regional əhəmiyyətli ticarət qovşağı kimi formalaşdırıldıqdan sonra iki sənaye sahəsi - kənd təsərrüfatı məhsullarının emalı və neft-qaz məhsullarının emalı (əmtəlik plastik məmulatlar və gübrələr) üzrə regional emal mərkəzlərinin yaradılmasına başlanacaqdır. Əməltutumlu ticarət məhsulları (məsələn, tekstil), informasiya və kommunikasiya texnologiyaları, eləcə də əczaçılıq və maşınqayırma sahələri üzrə əlavə emal mərkəzlərinin yaradılması imkanları da nəzərdən keçirilə bilər.

Kənd təsərrüfatı məhsullarının emalı mərkəzinin yaradılması

Orta Asiyadan Avropaya tərəvəz ixracının həcmi kənd təsərrüfatı məhsullarının emalı mərkəzinin yaradılması baxımından Azərbaycanın böyük imkanlara malik olduğunu göstərir. 2015-ci ildən 2020-ci ilədək olan dövr ərzində Orta Asiyadan Avropaya kənd təsərrüfatı məhsullarının ixracında 7 faiz ortaillik artım tempinin olacağı gözlənilir. Bu məhsullar arasında ən böyük artımın Avropaya emal edilməmiş halda ixrac edilən yağlı toxum və meyvələrin payına düşəcəyi ehtimal edilir (şəkil 20).

Şəkil 20. Orta Asiyadan Avropa ölkələrinə ixrac olunan məhsullar (milyon ton/a)



1. *Tekstil malları, geyim, ofis avadanlığı, heyvan mənşəli məhsullar, şüşə, nəqliyyat avadanlığı və hissələri*

Mənbə: IHS

Azərbaycanın yerli istehsal sahələrində rəqabət üstünlüyünə malik olması, eləcə də meyvə şirələri və bitki yağları sahəsində mövcud ticarət axınları nəzərə alındıqda, ölkənin, əsasən, meyvə-tərəvəz məhsullarının emalı üzrə mərkəzə çevrilmək imkanlarına malik olduğunu görmək mümkündür. Bu baxımdan logistika imkanlarını daha da inkişaf etdirməklə, qablaşdırma və təkrar qablaşdırma üçün təkrar emala diqqət yetiriləcəkdir.

Neft-kimya məhsullarının emal mərkəzinin yaradılması

Azərbaycanda yüksək səviyyədə yerli istehsala malik ucuz xammalın və neft-qaz resurslarının mövcudluğu neft-kimya sənayesi (xüsusən də əmtəəlik plastik məmulatlar və gübrələr) üzrə emal mərkəzinin yaradılmasına imkan verir. Eləcə də idxalın azaldılması və ixracın artırılması üçün bir çox bazar imkanları mövcuddur. Bundan əlavə, neft-qaz xidmətləri sahəsində də bir çox fəaliyyət imkanları vardır.

Transmilli neft şirkətlərinin regionda neft-qaz emalı və digər məqsədlər üçün yeni Bakı Limanı kompleksində ümumi istifadəyə yönəldilmiş təchizat bazasının yaradılması imkanı olacaqdır.

Qarşıya qoyulan vəzifələrin yerinə yetirilməsi zamanı emal obyektlərinin potensial ehtiyaclarına uyğun olaraq, azad ticarət zonasında infrastruktura investisiya qoyuluşunun layihələndirilməsi və icrası, azad ticarət zonasına yerli və xarici emal şirkətlərinin cəlb olunması, emal mərkəzi yaradılacaq sektorların prioritetləşdirilməsi məqsədilə digər sektorlar üzrə strateji yol xəritələrinin koordinasiyaşının təşkili tələb edilir.

Görüləcək tədbirlər

Tədbir 2.2.1: Ələt qəsəbəsində yerləşən azad ticarət zonasında müxtəlif sahələr üzrə klasterlərin inkişafı üçün sənaye və altsənaye sektorlarının potensialını qiymətləndirəcək işçi qrupun yaradılması

Yeni Bakı Limanı kompleksi tərəfindən aidiyyəti qurumlarla birlikdə azad ticarət zonasında klasterlərin inkişafı üçün potensial sənaye və altsənaye sektorlarının müəyyənləşdirilməsi üçün işçi qrup yaradılacaqdır. Daha sonra prioritet sənaye sahələrinin təsdiqlənməsi üçün yeni Bakı Limanı ilə strateji tərəfdaşlar arasında rüblük görüşlər keçirilməklə, digər sektorlara aid strateji yol xəritələrində müəyyən edilmiş təşəbbüslər əlaqələndiriləcəkdir. Nəhayət, infrastruktur və əlavə xidmətlərə olan ehtiyacların düzgün müəyyən olunması üçün bu klasterlər üzrə fəaliyyət planları hazırlanacaq və müvafiq hesablamalar aparılacaqdır.

Tədbir 2.2.2: Ələt qəsəbəsində yerləşən azad ticarət zonasının güclü tərəflərinin və imkanlarının təqdim edilməsi

İnvestorların cəlb edilməsi və onların prioritet sənaye sahələri barədə məlumatlılığının artırılması məqsədilə yeni Bakı Limanı kompleksi tərəfindən Ələt qəsəbəsində yerləşən azad ticarət zonasının güclü tərəflərinin və imkanlarının əks olunduğu təqdimat hazırlanacaqdır. Buraya dəyər zəncirləri, logistikanın inkişafı, yerli və beynəlxalq bazarlar, investisiya riskləri və müvafiq risklərin azaldılması tədbirləri üzrə planlara aid məlumatlar da daxil ediləcəkdir.

Tədbir 2.2.3: Ələt qəsəbəsində yerləşən azad ticarət zonasında emal klasterləri ilə bağlı investisiya planlarının işlənməsi

Klasterlər üzrə hesablamalar hazırlandıqdan sonra Bakı Limanı tərəfindən Ələt qəsəbəsindəki azad ticarət zonasının emal klasterləri ilə bağlı investisiya planları hazırlanacaq və potensial investorlara təqdim ediləcəkdir. Daha sonra yeni Bakı Limanı kompleksi tərəfindən yerli və beynəlxalq investorlar və emal şirkətləri Ələt qəsəbəsindəki azad ticarət zonasında prioritet sənaye sahələri üzrə obyektlər tikməyə dəvət ediləcəklər.

Tədbir 2.2.4: Ələt qəsəbəsində yerləşən azad ticarət zonasında investisiya qoyuluşlarına dair ilkin öhdəlikləri öz üzərinə götürəcək şirkətlərin təyin edilməsi və yeni investisiyaların cəlb edilməsi istiqamətində tədbirlərin görülməsi

Birincisi, yeni Bakı Limanı kompleksi tərəfindən Ələt qəsəbəsindəki azad ticarət zonasının inkişafının aparıcı qüvvəsi kimi investisiya qoyuluşlarına dair ilkin öhdəlikləri öz üzərinə götürəcək şirkətlər müəyyən ediləcəkdir. İnvestorların layihəyə etimadının daha da artırılması və emal klasterinə digər potensial investorların cəlb edilməsi məqsədilə yeni Bakı Limanı kompleksi bu öhdəliklərdən layihəyə investorların inamını göstərən yaxşı nümunə kimi istifadə edəcəkdir. İkincisi, yeni Bakı Limanı kompleksi həmin şirkətlərlə tərəfdaşlıq edərək, azad ticarət zonaları üzrə təklifləri təkmilləşdirəcəkdir. Üçüncüsü, bu şirkətlərlə eyni sahəyə investisiya qoyuluşu edən başqa şirkətlər də müəyyənləşdiriləcək və hədəf şirkətlər siyahısına daxil ediləcəkdir. Dördüncüsü, investisiya qoyuluşlarına dair yeni müzakirələr zamanı bu şirkətlər yaxşı nümunə ("benchmark") kimi təqdim ediləcəkdir.

Gözlənilən nəticə və nəticə indikatorları

Real ÜDM-ə birbaşa və dolaylı təsir və məşğulluğa təsir müvafiq sektorlar üzrə strateji yol xəritələrində (qida emalı klasteri "Azərbaycan Respublikasında kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsalına və emalına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə, əmtəəlik plastmas məmulatlar və gübrələr isə "Azərbaycan Respublikasının neft və qaz sənayesinin (kimya məhsulları daxil olmaqla) inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə) göstərilmişdir.

Tələb edilən investisiya

Müxtəlif sənaye sahələrində emal mərkəzlərinin yaradılması üçün tələb olunan investisiyaların həcmi müvafiq sektorlar üzrə strateji yol xəritələrində - qida emalı mərkəzi "Azərbaycan Respublikasında kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsalına və emalına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə, plastik məmulatlar və gübrə emalı mərkəzi isə "Azərbaycan Respublikasının neft və qaz sənayesinin (kimya məhsulları daxil olmaqla) inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə nəzərə alınmışdır.

Gözlənilən risklər

Ticarətdən daha çox fayda əldə etmək məqsədilə emal sektorunun gücləndirilməsi qarşıya məqsəd kimi qoyulduğu üçün yeni yaradılacaq mərkəzlərdə həmin sahələr üzrə qonşu ölkələrin potensialının real şəkildə dəyərləndirilməməsi əsas risk faktoru ola bilər. Belə ki, qonşu ölkələrdən Azərbaycana idxal olunan məhsullarla tam rəqabətin təmin olunması məqsədilə rəqabətqabiliyyətli istehsal və emal mərkəzləri yaradılmalıdır.

7.2.3. Prioritet 2.3. Bakıda və ölkənin müxtəlif yerlərində logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması

Əsaslandırma

Logistika və ticarət mərkəzləri Azərbaycan üçün ticarət fəaliyyətlərindən əlavə dəyər əldə edilməsində əsas vasitələrdən biri ola bilər. Logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması üçün iki mühüm amil vardır:

1. Xüsusilə multimodal əməliyyatlar və yüksək dəyərli konteyner daşımalarında logistika xidmətlərinin təmin olunması ticarət həcmnin artırılması baxımından mühüm faktordur.

2. Göstərilən xidmətlərin əhatə dairəsinin genişləndirilməsi Azərbaycanın ümumi ticarət həcmində payının artmasına dəstək verə bilər. Belə ki, tranzit ticarətinin həm həcm, həm də dəyər ifadəsində artımına nail olmaq məqsədilə ölkənin müxtəlif yerlərində logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması istiqamətində tədbirlər görülməlidir.

Logistika və ticarət mərkəzlərinin üstünlüklərinin müəyyən edilməsi

2012-ci ildə dünya üzrə logistika sahəsinin ümumi dəyəri müxtəlif altsektorlar üzrə 2,3 trilyon ABŞ dolları məbləğində hesablanmışdır. Bu altsektorlar arasında 2012-ci ildə dünya miqyasında üçüncü tərəf logistika ("3PL") xidmətlərinin dəyəri 219 milyard ABŞ dolları olmuşdur ki, bu da logistika sahəsi üzrə bazar dəyərinin təxminən 10 faizinə bərabər idi.¹⁹ Azərbaycanın üçüncü tərəf logistika xidmətlərində iştirak səviyyəsi hazırda dünya göstəricilərindən aşağıdır və bu, ölkədə sözügedən sahənin gələcəkdə inkişaf etdirilməsi üçün prioritet altsektorlardan ola bilər. Ölkənin üçüncü tərəf logistika segmentində iştirak payı yaradılması planlaşdırılan logistika və ticarət mərkəzləri vasitəsilə artırıla bilər.

Əlavə dəyər yaradan logistika xidmətlərinin daha da inkişaf etdirilməli olduğu sahələrə aşağıdakılar daxildir:

- yük sığortası, gömrük brokerliyi, akkreditiv, kuryer podratçılığı/brokerlik/daşıma ödənişi və gömrük rüsumunun geri qaytarılması mexanizmi vasitəsilə **maliyyə xidmətləri**;
- nəqliyyat ekspedisiyası, Beynəlxalq Kommersiya Şərtlərinin ("*Incoterms*") idarə edilməsi, multimodal daşımalar, nəqliyyat şəbəkəsinin planlaşdırılması, yüklərin tranzit konsolidasiyası vasitəsilə **daşımalar**;

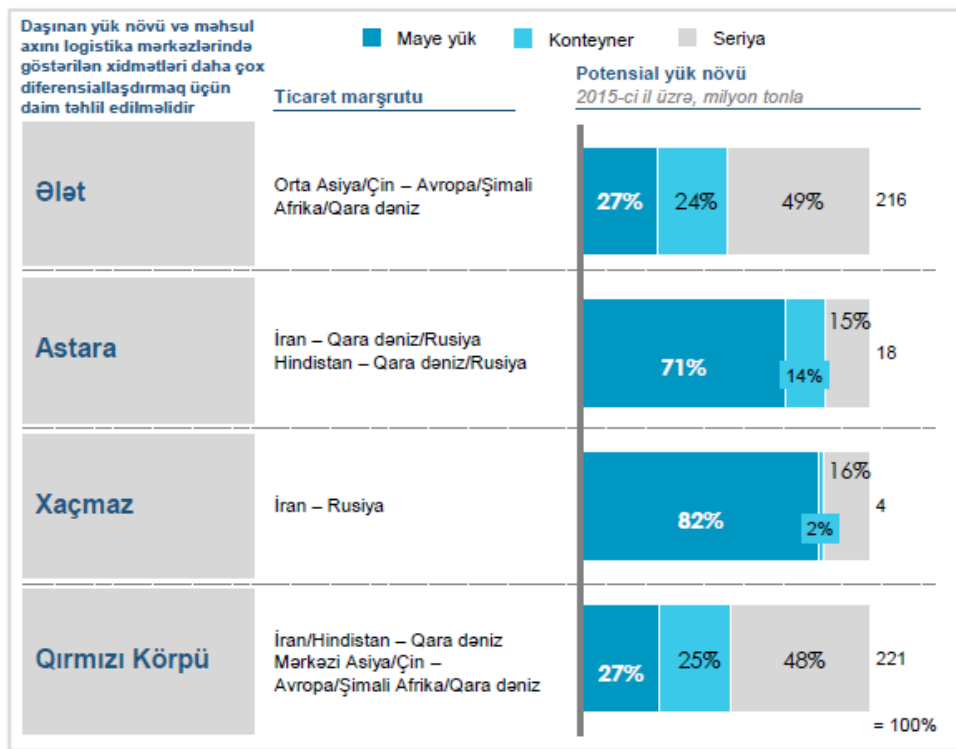
¹⁹ Mənbə: "Transport Intelligence", "Armstrong and Associates", "American Trucking Association", IATA

- çarpaz yükləmə/bölgü, anbar qurğuları, vaxtında çatdırma/kanban sistemi, konteynerə yükləmə/komplektləşdirmə və qablaşdırma, yüngül sənaye/yığma və qablaşdırma, quraşdırma/çıxarma, maddi-texniki təchizatın/tədarükün idarə edilməsi, konsolidasiya/dekonsolidasiya vasitəsilə **anbara yerləşdirmə/bölüşdürmə**;
- ISO sertifikatlaşdırması, qidaların dərəcələr üzrə qiymətləndirilməsi, çağrı mərkəzləri, təhlükəsizliyin təmin olunması ilə bağlı proseslər və **digər xidmətlər**.

Konteyner daşımaları daha çox təkrar emala imkan versə də, konteyner ticarətinin həcmi artana qədər ən yüksək qısamüddətli dəyər daha çox biznesyönümlü xidmətlərdən əldə edilə bilər. Hazırda Azərbaycandan keçən yüklər, əsas etibarilə, quru və maye yük axınları şəklində olduğundan, qısamüddətli perspektivdə əsas diqqət maliyyə xidmətlərinə və multimodal daşımalara yönəldiləcəkdir. Ortamüddətli perspektivdə, yüklərin anbarda yerləşdirilməsinə və paylanmasına diqqətin yönəldilməsi ilə, logistika və ticarət mərkəzlərində ticarətin dəyəri və həcmi artırılacaqdır. Konteyner daşımalarının həcmnin artması nəticəsində təkrar emal fəaliyyətinin həcmi də artacaq, əlavə dəyər imkanları genişləndiriləcəkdir.

Logistika və ticarət mərkəzlərində göstərilən xidmətlərin diferensiallaşdırılması üçün yük və məhsul axınının növü üzrə davamlı təhlillər aparılmalıdır. Belə ki, ölkə ərazisindən keçən ticarət axınları sistemli şəkildə təhlil ediləcək və logistika xidmətlərindən tam dəyər əldə etmək üçün logistika və ticarət mərkəzlərinin fəaliyyəti optimallaşdırılacaqdır. Məsələn, maye yüklər müxtəlif yük növlərini əhatə edir və onların hər biri hərtərəfli şəkildə qiymətləndirilməlidir (şəkil 21). Neft və qaz məhsullarının daşınması yüksək əlavə dəyər yaratmasa da, yeyinti yağlarından dəyər əldə etmək olar.

Şəkil 21. Azərbaycanın beynəlxalq ticarət üçün potensial logistika və ticarət mərkəzləri



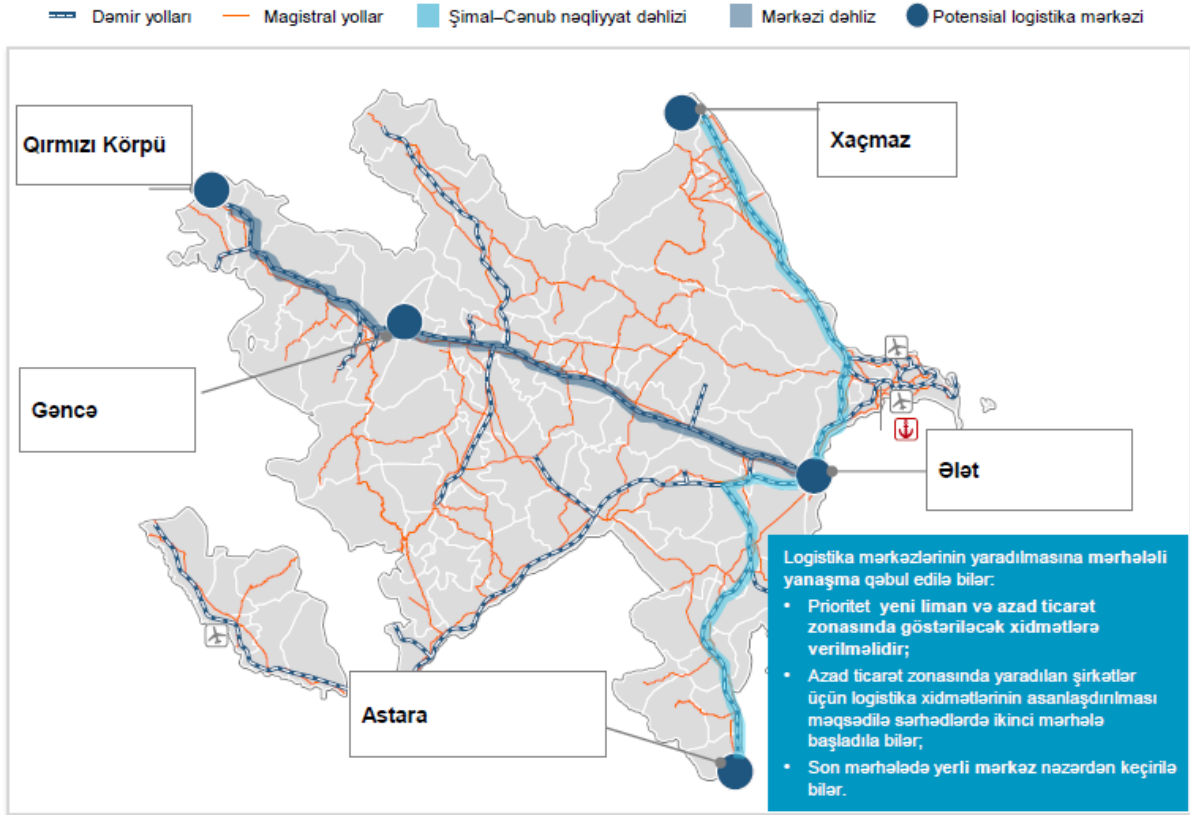
Qeyd: İran barədə təhlillər yalnız ictimaiyyətdə mövcud olan və Azərbaycan hökumətinin sahib olduğu məlumatlara əsaslanmışdır.

Mənbə: IHS, Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası

Azərbaycanda logistika və ticarət mərkəzləri üçün üstünlük verilən ərazilərin müəyyənləşdirilməsi

Azərbaycanda logistika və ticarət mərkəzləri üçün mərhələli icra yanaşmasının nəzərdən keçirilə biləcəyi bir neçə potensial məkan mövcuddur (şəkil 20). Bakının Ələt qəsəbəsi burada yeni Bakı Limanı kompleksinin və azad ticarət zonasının olması səbəbindən prioritet hesab olunur və ölkədə ticarət həcmi artırmaq potensialına malikdir. İkinci mərhələ çərçivəsində sərhəd bölgələrində yerləşən inzibati rayonlarda logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması nəzərdən keçirilə bilər. Buraya magistral avtomobil yolu üzərində yerləşən və Şərqi-Qərbi dəhlizinin tərkib hissəsi olan Qırmızı Körpü, İranla ticarət və Rusiya bazarlarına çıxış üçün Astara rayonu, eləcə də Şimal-Cənub dəhlizi üzərində yerləşməklə, Rusiya ilə birbaşa ticarət potensialına malik Xaçmaz rayonu daxildir. Logistika və ticarət mərkəzləri şəbəkəsi qurulduqdan sonra ölkədaxili daşınmalar məqsədilə Gəncə və ya Yevlaxda mərkəz planlaşdırıla bilər. Bu rayonların magistral dəhliz üzərində yerləşməsindən istifadə edilməklə, ətraf bölgələrin kənd təsərrüfatı və sənaye istehsalına dəstək verəcək logistika və ticarət mərkəzi kimi fəaliyyət potensialı araşdırılacaqdır. Eyni zamanda, Naxçıvan Muxtar Respublikasının Culfa və ya Sədərək rayonlarının da bu baxımdan uyğunluğu təhlil ediləcəkdir.

Şəkil 22. Azərbaycanla logistika və ticarət mərkəzləri üçün beş potensial məntəqə



Qeyd: İran barədə təhlillər yalnız ictimaiyyətdə mövcud olan və Azərbaycan hökumətinin sahib olduğu məlumatlara əsaslanmışdır.

Bölgələrdə yaradılan yeni logistika və ticarət mərkəzlərinin inkişaf etdirilməsi Azərbaycanla regionların sosial-iqtisadi inkişafı proqramının da tərkib hissəsi ola bilər. Bu mərkəzlərin qurulması bölgələrdə yeni imkanlar yaratmaqla, kənd təsərrüfatının inkişafını, o cümlədən kənd təsərrüfatı məhsullarının bir mərkəzdə toplanmasını, əlavə dəyər qatılmasını və digər zonalarla əlaqələndirməni təmin

edəcəkdir ki, bu da nəticədə regionların bir-biri ilə əlaqəsini genişləndirməyə, urbanizasiya problemlərini aradan qaldırmağa kömək edəcəkdir.

Eyni zamanda, müəyyən olunmuş bölgələrdə istehlak üçün nəzərdə tutulan bütün növ məhsulların logistika-bölüşdürmə mərkəzlərinin yaradılması məqsədəuyğundur. Ən qabaqcıl proqram təminatı, logistika sahəsində peşəkar insan resursları, bir mərkəzdən idarəolunan məhsul qəbulu, depolama, çatdırılma və planlama sistemi ilə təmin olunmuş belə mərkəzlər ölkə sahibkarlarını ağır logistik xərclərdən (anbar-saxlama, bölüşdürmə, nəqliyyat və digər xərclərdən) azad edəcək, sahibkarların ticarətə və nəticədə, iqtisadi inkişafa daha çox əlavə dəyər qatmasına imkan verəcəkdir.

Ölkədaxili logistikanın inkişaf etdirilməsi

Bölgələrdə logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması və inkişaf etdirilməsi nəqliyyatın bütün növləri üzrə infrastrukturun və nəqliyyat vasitələrinin təkmilləşdirilməsini şərtləndirir. Magistral və respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarının beynəlxalq standartlara uyğun tikilməsi, dəmir yollarının yenidən qurulması, sərnişindaşımada elektrik qatarlarının rolunun artırılması, nəqliyyatda təhlükəsizlik tələbləri üzrə dövlət standartlarının, əməyin mühafizəsi qaydalarının, ekoloji və yanğın təhlükəsizliyi, habelə ətraf mühitin mühafizəsi normalarının təkmilləşdirilməsi zəruridir. Bu sahədə görülməli bu və digər tədbirlər ölkədaxili logistika sisteminin və logistikanın əsas tərkib hissəsi olan nəqliyyatın inkişaf etdirilməsinə və ümumiyyətlə, bölgələrdə bütün sahələrdə istehsal fəaliyyətinin sürətləndirilməsinə töhfə verəcəkdir.

Görüləcək tədbirlər

Tədbir 2.3.1: Logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması üçün təhlillərin aparılması və uyğun məkanların seçilməsi

Azərbaycanda logistika və ticarət mərkəzləri yaratmaq üçün, ilk növbədə, mümkün variantlar sırasından müvafiq yerlər təsdiq ediləcək və hərtərəfli texniki-iqtisadi əsaslandırma aparılacaqdır. Həmin əsaslandırmalar yük növünə əsasən cari və gələcək ticarət həcmələrini (digər mühüm layihələrə paralel olaraq) və göstərilməli olan xidmətləri də əhatə edəcəkdir. Daha sonra lazımi infrastruktur sahələrinə investisiya qoyuluşu və təminatlı kreditləşmə mənbələri müəyyən ediləcək, logistika və ticarət mərkəzlərini yaratmaq və istismar etmək üçün yerli və beynəlxalq investorlar cəlb ediləcək, dövlət sektorunun üzərinə düşən xərclərin azaldılmasından ötrü dövlət-özəl tərəfdaşlığı imkanları nəzərdən keçiriləcək, zəruri beynəlxalq ekspertiza cəlb ediləcək və nəhayət, logistika və ticarət mərkəzlərində maliyyə xidmətləri şəklində əlavə biznes xidmətlərinə yaranan zərurət müəyyənləşdirilərək, həmin xidmətlərin göstərilməsi üçün özəl sektoru təmsil edən şirkətlər işə cəlb ediləcəkdir.

Tədbir 2.3.2: Bölgələrdəki logistika və ticarət mərkəzləri üçün infrastruktur layihələrində özəl sektorun iştirakının təmin edilməsi

İşçi qrup infrastruktur üzrə investisiya tələblərini dəyərləndirəcək və dövlət büdcəsinin üzərinə düşən maliyyə yükünü azaltmaq məqsədilə "Tik-idarə et-təhvil ver" kimi mexanizmlər vasitəsilə özəl sektor tərəfindən qoyula biləcək investisiya həcmələrini müəyyən edəcəkdir.

Tədbir 2.3.3: Bölgələrdə logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması və onların idarəolunma mexanizminin müəyyən edilməsi

Yeni Bakı Limanı əməkdaşlıq etdiyi beynəlxalq məsləhətçi-idarəçi şirkətlə birlikdə azad ticarət zonası üzrə hazırlanacaq hüquqi rejim çərçivəsində Azərbaycanın bölgələrində də logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması və idarə edilməsi

mexanizminin müəyyənləşdirilməsini təmin edəcəkdir. Bu layihə çərçivəsində yaradılan işçi qrup logistika və ticarət mərkəzləri şəbəkəsinin qurulmasına nəzarət edəcəkdir. İşçi qrup logistika və ticarət mərkəzlərində göstərilməli olan xidmətlərin növlərini və potensial miqyasını müəyyən edəcəkdir.

Tədbir 2.3.4: Yaradılacaq logistika və ticarət mərkəzlərində əlavə dəyər yaradan xidmətlərin göstərilməsi üçün yerli və xarici şirkətlərin dəvət olunması

İşçi qrup logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılmasına yerli və xarici investorları cəlb edəcəkdir. Bundan əlavə, rəqabət çərçivəsində əlavə dəyər yaradan xidmətlərin təmin olunması məqsədilə logistika və ticarət mərkəzlərinə yerli və xarici şirkətlər dəvət ediləcəkdir.

Tədbir 2.3.5: Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu ərazisində logistika qovşağının ("hub") yaxın gələcəkdə açılmasının nəzərdən keçirilməsi

Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu ərazisində logistika qovşağının ("hub") təşkili üzrə tədbirlər nəzərə alınmaqla, qovşağın yaradılması təhlil ediləcək və qiymətləndiriləcəkdir.

Gözlənilən nəticə və nəticə indikatorları

Bu prioritetin 2020-ci ildə real ÜDM-i 40 milyon manat birbaşa və 25 milyon manat dolayı olmaqla, ümumilikdə, 65 milyon manat artıracağı proqnozlaşdırılır. Bu prioritetin icrası nəticəsində 3800 yeni iş yerinin yaradılacağı gözlənilir.

Əsas icra göstəricisi Azərbaycanda 5 və ya 6 logistika və ticarət mərkəzinin yaradılmasıdır (bu mərkəzlərdən dördünün yaradılması ilə bağlı işlər 2020-ci ilədək başa çatdırılmalıdır). Logistika və ticarət mərkəzinin birbaşa təsiri regional logistika və ticarət qovşağının ümumi təsirinin 20 faizinə bərabər olmalıdır (1.2-ci prioritet üzrə).

Prioritetin təsirləri hesablanarkən, Gəncədə və potensial olaraq Naxçıvanda 2025-ci ilədək başa çatdırılması nəzərdə tutulan logistika və ticarət mərkəzləri istisna olmaqla, 4 logistika və ticarət mərkəzinin 2020-ci ildən əvvəl istismara veriləcəyi nəzərdə tutulmuşdur.

Tələb edilən investisiya

4 logistika və ticarət mərkəzinin yaradılması üçün cəmi investisiya tələbinin təxminən 130 milyon manat olacağı proqnozlaşdırılır.

Bu mərkəzlərin tikintisi üçün əlavə işçi qüvvəsinin cəlb ediləcəyi və digər əlavə xərclərin olacağı gözlənilir və həmin xərclərin cəmi investisiya qoyuluşlarının təxminən yarısına bərabər olacağı ehtimal edilir.

Gözlənilən risklər

Potensial logistika və ticarət mərkəzlərinin yerləşmə yerinin düzgün müəyyənləşdirilməsi əsas risk faktorlarındanıdır.

7.3. Strateji hədəf 3. Logistika və ticarət sahəsində məqsədlərin gerçəkləşdirilməsi üçün mühüm hərəkətverici mexanizmlərin tətbiqi

Logistika sahəsində özəl sektorun iştirakının artırılması ticarətin səmərəliliyinin artmasına kömək edir ki, bu təcrübə də inkişaf etmiş dünya ölkələrində daha geniş vüsət almışdır. Dövlət-özəl tərəfdaşlığı və "Tik-idarə et-təhvil ver" kimi maliyyələşmə modeli vasitəsilə dövlət büdcəsinin mühüm layihələr üzrə xərclərinin azaldılmasının əhəmiyyəti öz təsdiqini tapmışdır. Azərbaycanda logistika aktivlərindən tam bəhrələnmək və fəaliyyət göstəricilərini yaxşılaşdırmaq məqsədilə dövlət sektorunun

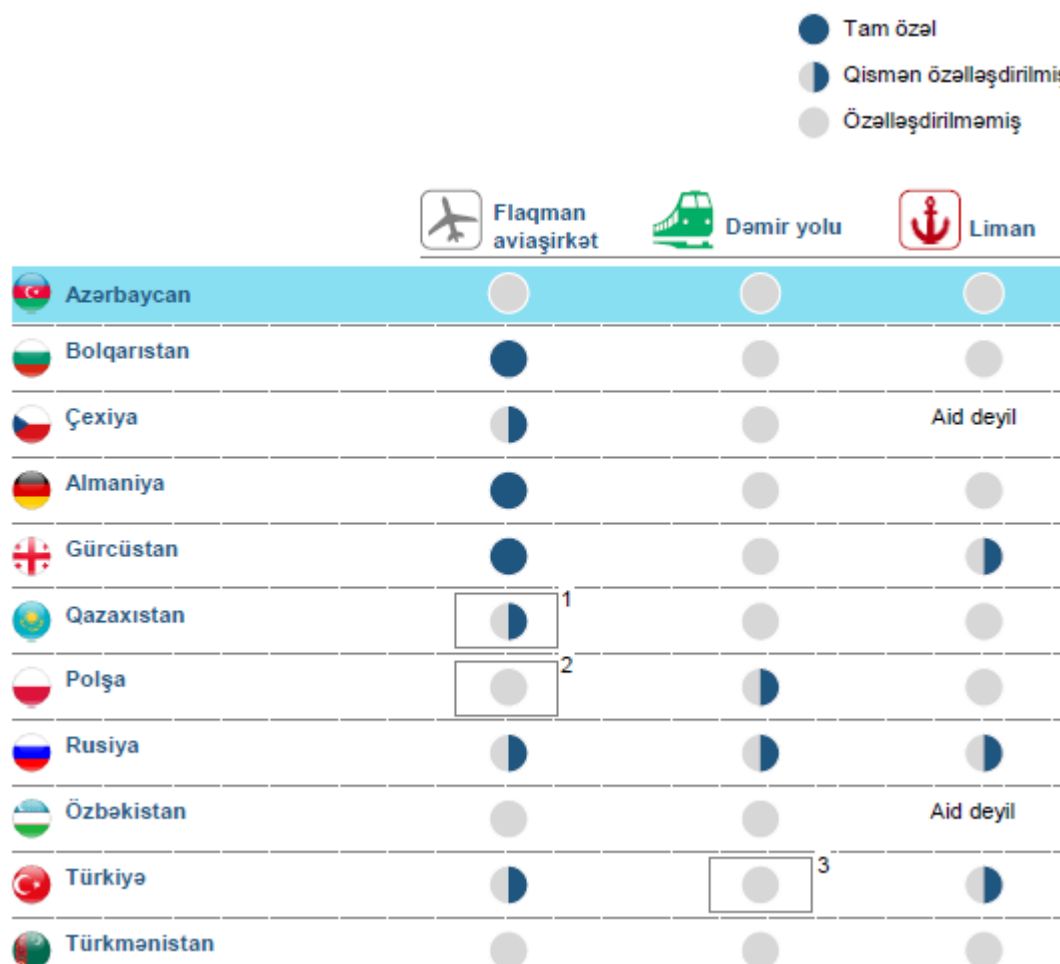
özəl sektorla strateji tərəfdaşlıqda iştirak səviyyəsini artırmaq imkanları nəzərdən keçiriləcəkdir.

7.3.1. Prioritet 3.1. Logistika sahəsində özəl sektorun iştirak səviyyəsini yüksəldilməsi

Əsaslandırma

Azərbaycanla müqayisə edilə bilən ölkələrin əksəriyyətində hava yolları, dəmir yolları və limanlar da daxil olmaqla logistika komponentləri üzrə liberallaşdırma fəaliyyətinə artıq başlanılmışdır (şəkil 23). Logistika sahəsinin özəlləşdirilməsi nəticəsində, bir qayda olaraq, gəlir marjasının artdığı, şəffaf və müstəqil idarəetmənin təmin olunduğu, xidmət səviyyəsini yüksəldildiyi və sırf dövlətaslı müəssisə ilə müqayisədə gəlirliliyin artdığı təsbit olunmuşdur.

Şəkil 23. Azərbaycanla müqayisə edilə bilən ölkələrdə logistika komponentlərinin özəlləşdirilməsi



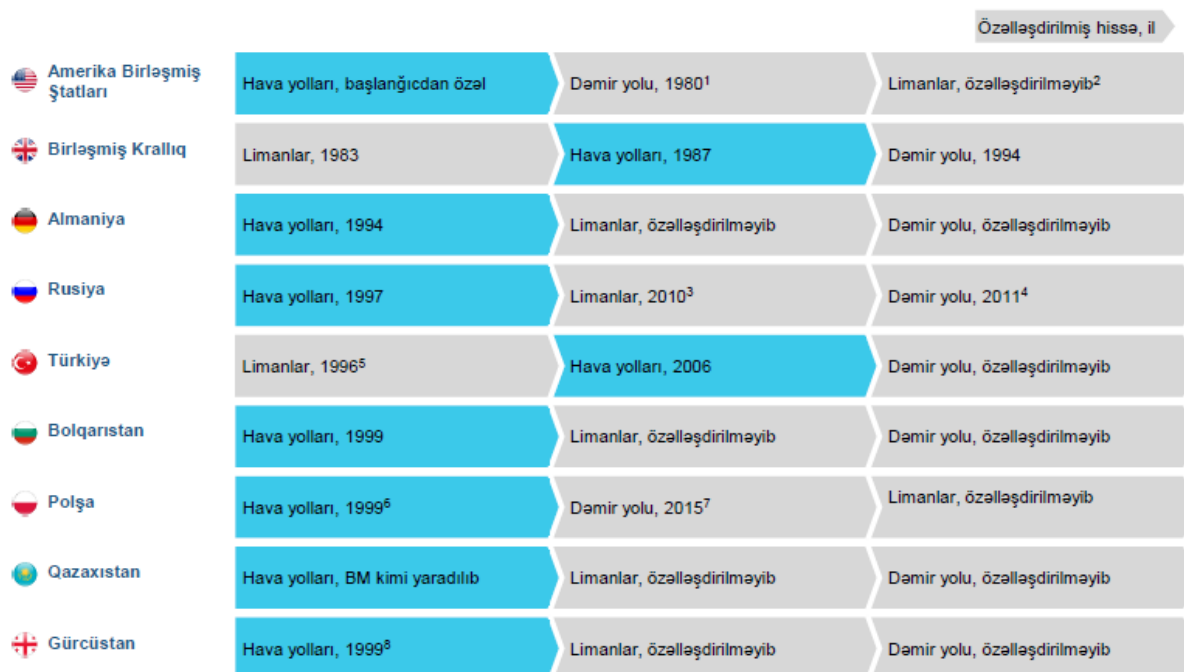
1. "Samruk Kazyna" və BAE sistemləri arasında birgə müəssisə şəklində yaradılmışdır.
2. Özəlləşdirmə məqsədilə yenidən qurulmuşdur.
3. 2013-cü ildə özəlləşdirmə məqsədilə yenidən qurulmuşdur.

Mənbə: "Capital IQ"

Nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsinə büdcə vəsaitlərindən əlavə, özəl investisiyaların da cəlb olunması dünya təcrübəsində geniş tətbiq olunur. Nəqliyyat və logistika sahəsində aparıcı ölkələrin təcrübəsində infraqstruktura və idarəetməyə özəl investisiyaların cəlb edilməsi vasitəsilə proseslərin kommersiyalaşdırılması zaman keçdikcə zərurətə çevrilmişdir. İnkişaf etmiş hava,

dəniz və dəmir yolu nəqliyyatına sahib olan qabaqcıl dünya ölkələrində hava yolları başlanğıcdan özəl sektorun iştirakı ilə yaradılmışdır. Almaniya, Rusiya və digər ölkələrdə isə nəqliyyat sahəsində özəl sektorun payının artması hava yollarından başlayaraq, dövrün tələblərinə uyğun qaydada dəniz və ya dəmir yolu sahəsində davam etmişdir. Belə tendensiyalar logistika və nəqliyyat sektorunda bu və ya digər sahənin yalnız tam özəlləşdirilməsini deyil, məsələn, dəniz və dəmir yolu ilə yüklərin daşınmasında rəqabəti təşviq etmək baxımından özəl operatorların iştirakını da nəzərdə tutur (şəkil 24).

Şəkil 24. Müxtəlif ölkələrdə logistika infrastrukturunun özəlləşdirilməsi



1. "Dəmir yolları haqqında Staggers Aktı"
2. Əksər dəniz limanları dairə və ya ştatlara məxsusdur, yeni limanların qurulması və ya genişləndirmələr dövlət-özəl tərəfdaşlığı əsasında həyata keçirilmişdir.
3. Vanino limanı
4. Yük vaqonları segmenti
5. Türkiyə Dənizçilik Təşkilatının (TDİ) mülkiyyətində olan limanlar (11 liman) 30 il müddətinə əməliyyat hüquqlarının ötürülməsi yolu ilə özəlləşdirilmişdir.
6. Səhmlərin bir qismi satılmış və növbəti illərdə yenidən milliləşdirilmişdir.
7. Dəmir yolu ilə yükdaşıma işləri
8. Gürcüstan dövlətə məxsus "Gürcüstan Hava Yolları" şirkətinin özəlləşdirilməsini dayandırmış və 1999-cu ildə "Airzena Georgian Airlines" özəl hava yolları şirkətini flaqman aviashirkət olaraq seçmişdir.

Mənbə: İctimaiyyət üçün açıq mənbələr üzrə araşdırmalar və müstəqil ekspertlərin hesablamaları

Hava yollarında infrastrukturun təkmilləşdirilməsi

Azərbaycanın hava yollarında mülki aviasiya infrastrukturunun yenilənməsi ilə yanaşı, son tələblərə cavab verə biləcək müasir hava gəmilərinin təmin olunması bu sahənin inkişafında böyük rol oynaya bilər. Odur ki, yeni hava gəmilərinin alınması üzrə texniki-iqtisadi əsaslandırma aparılmalıdır. Bundan əlavə, ölkənin regionlarındakı yerli və beynəlxalq təyinatlı hava limanlarının təkmilləşdirilməsi və regionların inkişafı sayəsində yaranacaq tələblər nəzərə alınmaqla, yerli təyinatlı hava limanlarının tikintisi nəzərdən keçirilə bilər. Təkmilləşdirmə istiqamətində hava limanlarının infrastruktur və xidmət şəbəkəsinin keyfiyyətinin artırılması işlərini planlı şəkildə "Azərbaycan Hava Yolları" QSC-nin həyata keçirməsi məsələsinə baxıla bilər.

Beynəlxalq və yerli təyinatlı hava limanlarının inkişafının təmin edilməsi nəticəsində hava hərəkətinin idarə olunması sisteminin təkmilləşdirilməsi böyük əhəmiyyət kəsb edə bilər.

Aviasiya sahəsində təhlükəsizlik məsələləri mühüm şərtlərdən biri olduğu üçün bu sahədə təhlükəsizlik tədbirlərinin beynəlxalq standartlara müvafiq olaraq daim təkmilləşdirilməsi ilə bağlı işlərin davam etdirilməsi vacibdir.

Bununla yanaşı, Azərbaycanın sərnəşindəşmə üzrə tranzit imkanlarının genişləndirilməsi və ölkəyə turist axınının artırılması məqsədilə ölkədə aşağıbüdcəli ("low-cost") aviaşirkətin yaradılması məsələsi və bu zaman istifadə olunacaq təyyarə parkının müəyyən edilməsi istiqamətində təhlillər aparıla və müvafiq texniki-iqtisadi əsaslandırma hazırlana bilər. Eyni zamanda, bu işlərin nəticəsinə əsasən, növbəti addımlar üzrə qərarlar verilə və dövlət-özəl tərəfdaşlığı mexanizminin tətbiqi imkanları araşdırıla bilər. Qeyd olunan layihələr üzrə investisiya qoyuluşları texniki-iqtisadi əsaslandırma aparıldıqdan sonra müəyyənləşdirilə bilər.

Dəmir yolları sahəsində dövlət-özəl tərəfdaşlığı. Dövlət-özəl tərəfdaşlığı modelinin dəmir yollarının müəyyən sahələrində tətbiqinin nəzərdən keçirilməsi, o cümlədən dəmir yolları sahəsinin ən çox investisiya tələb edən sahələrindən olan yeni dəmiryol vaqonları və lokomotiv parkının genişləndirilməsi sahəsində dövlət-özəl tərəfdaşlığı modelinin tətbiqi və özəl investisiyanın bu sahəyə cəlb edilməsi ilə dövlət büdcəsinin xərc yükünü azaltmaq mümkündür.

Əsas və qeyri-əsas aktivlərin restrukturizasiyası. Əsas dəmir yollarının restrukturizasiyası dəmir yolu şirkətindən əsas və qeyri-əsas aktivləri müəyyənləşdirməyi tələb edir. Adətən, əksər dəmir yolu şirkətlərinin aktiv bazasına şirkətin əsas biznesi üçün vacib olmayan və rəqabət üstünlüyü təmin etməyən aktivlər daxil edilir. Belə aktivlərdən bəziləri ehtiyat daşınmaz əmlak və ya təkrarlanan xidmət şirkətlərindən ibarət ola bilər. Bu aktivlərin ləğv edilməsi şirkətin strukturunun sadələşdirilməsinə, rəhbərliyin diqqətinin vacib mövzulara yönəldilməsinə və işlək kapitalın cəlbinə kömək edə bilər.

Coğrafi restrukturizasiya. Aktivlərin coğrafi restrukturizasiyası formasına görə, ümumi dəmir yolu şirkəti hər biri xüsusi coğrafi region və ya marşruta görə məsuliyyət daşıyan kiçik şirkətlər qrupuna ayrıla bilər. Coğrafi restrukturizasiya rəhbərliyin diqqətinin daha çox yerli sərnəşinlərin ehtiyaclarına yönəldilməsinə imkan verir. Belə altbölgünün mühüm bir cəhəti yük və sərnəşin daşımalarının ayrılıqda tam fəaliyyət göstərən şəbəkə şəklində olmasıdır. Nəticədə, yaranan hər yeni şirkət fərqli özəlləşdirmə şərtləri ilə ayrıca özəlləşdirilə bilər. Coğrafi restrukturizasiyaya misal olaraq, özəlləşdirmədən əvvəl altı sərnəşin şirkətinə və bir yük şirkətinə bölgüsünün aparıldığı Yaponiya Milli Dəmir Yolları qeyd edilə bilər.

Biznes xəttinin restrukturizasiyası. Bu növ restrukturizasiya sərnəşin və yük daşınması funksiyalarının bir-birindən ayrılması tələbi baxımından coğrafi restrukturizasiyaya oxşardır. Bu parametr üzrə əlavə restrukturizasiya dəmir yolu aktivlərinin daha çox ayrılmasına gətirib çıxarır. Bu cür bölgü dəmir yolları daha az sayda qatar istismar şirkətlərinə bölündüyü halda dəmir yolu problemlərinin həllində xüsusilə səmərəlidir.

Funksional restrukturizasiya. Belə restrukturizasiya növü dəmir yolu şirkətindən funksional formaların bölgüsünü aparmağı tələb edir. Daha geniş mənada dəmir yolları dörd əsas funksiyanın olmasını tələb edir: qatar əməliyyatları, relsə texniki xidmət, satış və marketinq funksiyaları.

Yuxarıda təsvir edilən restrukturizasiya metodu ilə bağlı ən böyük risklərdən biri belə restrukturizasiya nəticəsində şirkətlər arasındakı qarşılıqlı münasibət və əlaqələndirmənin dəqiq müəyyən edilə bilməməsidir ki, bu da dəmir yollarının keyfiyyət

və etibarlılığını azalda bilər. Dövlətin restrukturizasiya prosesi ərzində düşünülmüş yanaşması və əlaqələndirməsi restrukturizasiya proqramının uğuru üçün vacib amildir.

Restrukturizasiya işlərinin uğurla həyata keçirilməsi üçün dövlət-özəl tərəfdaşlıq modelinin tətbiqi məqsədəuyğun hesab edilə bilər.

Dəniz nəqliyyatı sahəsində özəl sektorun iştirakının təmin olunması

Region üçün əhəmiyyətli olması gözlənilən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti, Ələt qəsəbəsindəki yeni Bakı Limanı kompleksi və azad ticarət zonası, digər strateji layihələrin yekunlaşması, Şərq-Qərb və Şimal-Cənub istiqamətində tranzit yükdaşımanın təşviqi Xəzər dənizində dəniz nəqliyyatı ilə daşınmaların həcmi xeyli artıracaqdır. Bu həcmərin tələbinə cavab verən, ticari və texniki baxımdan rəqabətqabiliyyətli donanmanın olmasının labüdlüyünü nəzərə alaraq, "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC ilə yanaşı, Xəzər dənizində özəl gəmi operatorlarının mövcudluğu da məqsədəuyğundur. Bu özəl operatorların iştirakının təmin edilməsi tranzit yüklərin ölkə ərazisindən sürətli keçidinə böyük töhfə verməklə, dəhlizin əhəmiyyətini artırmış olacaqdır.

Görüləcək tədbirlər

Tədbir 3.1.1: Logistika sahəsində özəl sektorun iştirak səviyyəsinin yüksəldilməsi üçün proqramın hazırlanması

Azərbaycanda logistika sahəsində özəl sektorun iştirakının artırılması məqsədilə, aidiyyəti dövlət qurumları ilə əməkdaşlıq çərçivəsində uzunmüddətli proqram işlənib hazırlanacaqdır. Həmin proqram çərçivəsində strateji məsələlər və dövlət büdcəsinə maliyyə təsirinin hərtərəfli təhlili həyata keçiriləcəkdir.

Tədbir 3.1.2: Hava yolları sahəsində görüləcək işlərdə özəl sektorun iştirakının qiymətləndirilməsi

Hava yollarında əməliyyatların qabaqcıl dünya ölkələrinin təcrübələri ilə müqayisəli qaydada qiymətləndirilməsi aparılacaqdır. Bu qiymətləndirmə nəticəsində özəl sektorun iştirak payının artırılmasının nəticələri üzrə məqsəd və hədəflər müəyyən ediləcəkdir. Gözlənilən nəticələrin əldə olunması üçün optimal model və struktur müəyyənləşdiriləcəkdir. Aidiyyəti qurumlar tərəfindən yerli və xarici investorlar tərəfdaşlıq qurmaq üçün dəvət ediləcəkdir.

Tədbir 3.1.3: Hava limanlarının infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi

2020-ci ilədək olan dövrdə danışıqlar aparılmaqla, "Airbus" və "Embraer" tipli köhnəlmiş təyyarələrin yenilənməsi nəzərdən keçiriləcəkdir.

Aidiyyəti qurumlar beynəlxalq və yerli təyinatlı hava limanlarının infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi üçün qısa və uzunmüddətli planlar hazırlayacaq, o cümlədən Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportunda infrastruktur imkanlarının genişləndirilməsini həyata keçirəcəklər. Görüləcək tədbirlərdə regionların strateji inkişaf tələbləri də nəzərə alınacaqdır.

Tədbir 3.1.4: Aşağıbüdcəli aviaşirkətin yaradılması

2017-ci ilin sonuna qədər aşağıbüdcəli aviaşirkətin yaradılması üçün təyyarə parkının qurulması istiqamətində işlərin görülməsi və bu sahəyə xarici investorların cəlb olunması məqsədilə müvafiq tədbirlərin həyata keçirilməsi nəzərdən keçiriləcəkdir.

Tədbir 3.1.5: Dəmir yolları sahəsində özəl sektorun iştirakının təmin edilməsi

Logistika və ticarət sahəsinin inkişafı üçün dəmir yollarında ən çox investisiya tələb edən sahələrə özəl investisiyaların cəlb olunması və ya birgə müəssisələrin yaradılması istiqamətində zəruri addımlar atılacaqdır.

Tədbir 3.1.6: Dəniz nəqliyyatı sahəsində özəl sektorun iştirakının təmin edilməsi

Xəzər dənizindən tranzit yüklərin sürətli keçidinə nail olmaq üçün özəl gəmi operatorlarının yükdaşımada iştirakının təmin olunması sahəsində zəruri tədbirlər görülməkdir.

Gözlənilən nəticə və nəticə indikatorları

Hava yolu ilə yükdaşımalar logistika sahəsi üçün çox əhəmiyyətli olduğuna görə hava yolu sahəsində özəl sektorun iştirak payının artırılması nəticəsində 2020-ci ildə real ÜDM-in birbaşa 10 milyon manat və dolay 5 milyon manat olmaqla, ümumilikdə, 15 milyon manat artacağı proqnozlaşdırılır.

Əsas icra göstəricisi hava yolları ilə əməliyyatlardan əldə edilən xalis gəlirin 5 faiz artırılması olacaqdır.

Hava yolları sahəsində strateji tərəfdaşlığın yaradılması əməliyyatlardan əldə ediləcək xalis gəlirlərin artırılmasına imkan verəcək əsas vasitədir.

Mülki aviasiyaşının təkmilləşdirilməsi və aşağıbüdcəli aviaşirkətin yaradılması ölkəyə turist axınının artmasına imkan yaradacaqdır.

Tələb edilən investisiya

Bu prioritet üçün tələb olunan investisiya texniki-iqtisadi əsaslandırma aparıldıqdan sonra müəyyən olunacaqdır. Qeyd edilən sahə üzrə investisiya tələbi yüksək olduğu üçün dövlət-özəl tərəfdaşlığı modelinin tətbiqi məqsədəuyğun hesab edilir.

Gözlənilən risklər

Bu prioritetin həyata keçirilməsinin yüksək investisiya tələb edəcəyini nəzərə alıqda qeyd etmək olar ki, hazırkı vəziyyətdə maliyyə bazarlarındakı volatillik və neft qiymətlərindəki kəskin azalma bu sahəyə xarici investisiyanın cəlb edilməsində çətinliklərin yaranmasına səbəb ola bilər.

8. MALİYYƏLƏŞDİRMƏ MEXANİZMLƏRİ

Müəyyən edilmiş strateji hədəflərə nail olmaq üçün 3 milyard 160 milyon manat investisiya tələb olunur. Dövlət Strategiyasında nəzərdə tutulan tədbirlərin icrası aşağıdakı mənbələr hesabına maliyyələşdiriləcəkdir:

- dövlət büdcəsi;
- büdcədən kənar fondlar;
- Sahibkarlığa Kömək Milli Fondunun vəsaiti;
- yerli büdcələr;
- mülkiyyət formasından asılı olmayaraq yerli idarə, müəssisə və təşkilatların vəsaitləri;
- birbaşa xarici investisiyalar;
- ölkə bank sisteminin kreditləri;
- beynəlxalq təşkilatların və xarici dövlətlərin kreditləri, qrantları, texniki və maliyyə yardımı;
- qanunvericiliklə qadağan olunmayan digər mənbələr.

Maliyyə vəsaitlərinin müəyyən edilmiş prioritet hədəflər üçün ən səmərəli şəkildə sərf olunmasını təmin etmək məqsədilə büdcələr nəticələrə əsaslanan büdcə tərtibatı prosesi çərçivəsində işlənilib hazırlanacaqdır. Tələb olunan maliyyə vəsaitlərinin böyük hissəsi mövcud büdcələrin restrukturizasiyası, özəl sektorun və müxtəlif investorların birgə maliyyələşdirmə səyləri ilə təmin ediləcəkdir.

9. İCRA, MONİTORİNG VƏ QIYMƏTLƏNDİRMƏ

Strateji Yol Xəritəsinin icrası

Koordinasiya və rəhbərlik: Qərarların qəbul edilməsinin sürətləndirilməsi, hesabatlılığın aydın müəyyən edilməsi və əlavə icra qabiliyyətinin formalaşdırılması üçün müvafiq koordinasiya və rəhbərlik təmin ediləcəkdir.

- Strateji Yol Xəritəsi üçün yüksək siyasi səviyyədə qərarların qəbul edilməsinin sürətləndirilməsi mexanizmi yaradılacaqdır. Bu mexanizm qərarları qəbul edən şəxslər üçün digər əsas iştirakçılar tərəfindən proqramın tətbiq olunmasına lazımi rəhbərliyin təmin edilməsinə imkan verəcəkdir. Tətbiqin prioritetləri və konkret hədəflər ilə bağlı qərarlar bu mexanizm vasitəsilə qəbul ediləcəkdir.
- Əsas icraçı təşkilat tədbirin vaxtında və mahiyyəti üzrə həyata keçirilməsi üçün ona aid hər bir prioritet və tədbir üzrə məsul şəxslər təyin edəcəkdir. Həmçinin tədbirlər planında qeyd olunan digər qurumların iştirakı ilə prioritet üzrə məsul qurumların rəhbərliyi altında işçi qruplar yaradılacaqdır. İşçi qrupların hesabat toplantıları əsas icraçı təşkilatın rəhbərliyi ilə rüblük əsasda keçiriləcəkdir. İclaslarda rüb ərzində görülmüş işlər və növbəti dövr üçün nəzərdə tutulmuş fəaliyyətlər müzakirə ediləcəkdir. İşçi qruplar illik iş proqramı əsasında fəaliyyət göstərəcəklər. İşçi qrupun gündəlik iş rejimi və tapşırıqların bölgüsü məsul şəxs tərəfindən aparılacaqdır. Bir qayda olaraq, qrupun cari görüşləri məsul şəxsin təklifi ilə əsas icraçı təşkilatda keçiriləcəkdir. Əsas icraçı təşkilat işçi qrupun maneəsiz fəaliyyətini təmin etmək üçün zəruri şərait yaradacaq, tələb olunduqda kənar ekspertlərin texniki dəstəyindən yararlanmaq üçün addımlar atacaqdır.
- Strateji Yol Xəritəsinin icra olunmasına nəzarətin aparılması, yaranan problemlərin həll olunması və ya qurumlar arasında əlaqələndirmənin düzgün təşkili məqsədilə müvafiq koordinasiya qurumu (*"delivery unit"*) müəyyən ediləcəkdir. Qurumun əsas işi tədbirlərin effektiv icrası məqsədilə zəruri qurumlar, proseslər və texnologiyalar arasında koordinasiyanın təşkili olacaqdır. Tədbirlər planı üzrə işçi qrupların ahəngdar işi, rüblük hesabatların ümumiləşdirilməsi və illik hesabatın hazırlanması koordinasiya qurumu tərəfindən tənzimlənəcəkdir. Bundan əlavə, həmin qurum digər qurumlar tərəfindən tələb olunan maliyyə və insan resurslarının təşkil olunmasının təmin edilməsinə və zəruri hallarda əlavə resursların təqdim edilməsinə nəzarət edəcəkdir.

Strateji uyğunlaşdırma və maliyyələşdirmə: Resurslardan səmərəsiz istifadənin və hədəflər arasında yarana biləcək ziddiyyətlərin qarşısının alınmasına imkan verən səmərəli icra prosesinə nail olunması məqsədilə Strateji Yol Xəritəsi sektorlar üzrə digər planlara və mövcud büdcələrə tam inteqrasiya olunacaqdır.

- Aidiyyəti dövlət qurumlarının təklifləri əsasında bütün müvafiq strateji sənədlər Strateji Yol Xəritəsinə uyğunlaşdırılacaq və zəruri hallarda mövcud qurumların funksiyaları hədəflərə müvafiq qaydada yenidən formalaşdırılacaqdır. Bu uyğunlaşdırma işlərinə şəffaf, ölçüləbilən tətbiq hədəfləri daxil ediləcək, bu barədə ictimaiyyətə məlumat veriləcək və prosesin izlənilməsində bu hədəflərdən istifadə olunacaqdır.
- İcra rəhbərlik olunması, eləcə də tələb olunan resurslar və gözlənilən nəticələrə münasibətdə şəffaflığın təmin edilməsi üçün bütün prioritetlər üzrə təqdim olunan tədbirlərə əsaslanan detallı icra planları işlənib hazırlanacaqdır. Təyin olunmuş aparıcı qurum icra planının yerinə yetirilməsi üçün ümumi məsuliyyət daşımaqla yanaşı, planın tətbiq olunmasına bütün əsas qurumları və özəl sektoru cəlb edəcəkdir.

Maraqlı tərəflərin səfərbər edilməsi: Həm dövlət, həm də qeyri-dövlət sektorundan yerli və beynəlxalq tərəfdaşlar Strateji Yol Xəritəsinin icrası prosesinə cəlb olunacaqdır.

- Əsas strateji tərəfdaşların müəyyən olunması və cəlb edilməsi üçün müvafiq tədbirlər görülməkdir. Hər bir prioritetin uğurla tətbiq olunması üçün çoxsaylı təşkilatların və maraqlı tərəflərin cəlb olunması tələb olunur. Hədəflərin uyğunlaşdırılması və lazımi əlaqələndirmənin təmin edilməsi məqsədilə, özəl sektor, dövlət müəssisələri və beynəlxalq təşkilatlar, o cümlədən beynəlxalq maliyyə təşkilatları kimi kritik beynəlxalq tərəfdaşlarla işləmək üçün məşvərətçi şuralar və işçi komitələr yaradılacaqdır.
- Strateji Yol Xəritəsinin geniş şəkildə dəstəklənməsi üçün vətəndaş cəmiyyəti və beyin mərkəzləri səfərbər ediləcək və cəlb olunacaqdır. Bundan əlavə, fəal kommunikasiya, şəffaflıq və cəlb olunma dövlət və özəl sektorun, eləcə də bütövlükdə, cəmiyyətin və digər maraqlı tərəflərin səfərbər edilməsinə kömək edəcəkdir.

Strateji Yol Xəritəsinin monitorinqi və qiymətləndirilməsi

Tələb olunan alətlər, proseslər və sairə vasitəsilə icranın uğurla həyata keçirilməsini təmin etmək üçün Strateji Yol Xəritəsinin monitorinqi və qiymətləndirilməsi həyata keçiriləcəkdir. Monitorinq və qiymətləndirmə aparılarkən tədbirlərin mahiyyəti üzrə icrasına, müvafiq prioritet üzrə gözlənilən nəticələrə və indikatorlara diqqət yetiriləcək, icra müddətinə uyğunluq yoxlanılacaqdır. Monitorinq və qiymətləndirmə beynəlxalq metodologiyalara əsasən tərtib edilmiş qaydalar əsasında aparılacaqdır.

İşçi qrupların illik iş proqramları koordinasiya qurumu ilə razılaşdırılaraq, əsas icraçı təşkilat tərəfindən təsdiqlənəcəkdir. İşçi qrupların rüblük iclasları koordinasiya qurumunun nümayəndələrinin iştirakı ilə keçiriləcəkdir.

Rüb üzrə görülmüş işlərə dair hesabat əsas icraçı təşkilat tərəfindən işçi qrupun rüblük iclasından ən azı 10 (on) gün əvvəl koordinasiya qurumuna təqdim ediləcəkdir. Koordinasiya qurumu qeyd olunmuş hesabatın hərtərəfli təhlili və qiymətləndirilməsini, həmçinin işçi qrupun rüblük iclasında baş tutmuş müzakirələri nəzərə alaraq, iclasın keçirilmə tarixindən 10 (on) gün müddətində rüblük monitorinqin nəticələrini və növbəti dövr üçün tövsiyələri əsas icraçı təşkilata təqdim edəcəkdir. Koordinasiya qurumu və əsas icraçı təşkilat monitorinq nəticələrinin və tövsiyələrin işçi qrupun gündəlik fəaliyyətində nəzərə alınması üçün tədbirlər görəcəkdir.

10.TƏDBİRLƏR PLANI

№	Tədbirin adı	Əsas icraçı	Digər icraçılar	Nəticə indikatorları	İcra müddəti
Strateji hədəf 1. Azərbaycan üzərindən ticarət həcmnin artırılması üçün əlverişli mühitin yaradılması					
1.1. Azərbaycanın regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağı kimi aparıcı mövqeyinin gücləndirilməsi					
1.1.1.	Beynəlxalq ticarətdə logistika sahəsi üzrə Azərbaycanın hədəflərinin müəyyən edilməsi	Nazirlər Kabineti, İqtisadiyyat Nazirliyi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC, “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC, “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC, “Azərbaycan Hava Yolları” QSC	2020-ci ildə real ÜDM-in 240 milyon manat birbaşa və 140 milyon manat dolayı olmaqla, ümumilikdə, 380 milyon manat artması; 5500 yeni iş yerinin yaradılması;	2017
1.1.2.	Logistika üzrə nəzarət mexanizminin və normativ-hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi	Nazirlər Kabineti, İqtisadiyyat Nazirliyi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC, “Azərbaycan Hava Yolları” QSC, “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC, “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC	- regional tranzit ticarət həcmnin Orta Asiya və Qara dəniz marşrutu üzrə 40 faiz artması; - regional tranzit ticarət həcmnin Orta Asiya və Avropa marşrutu üzrə 25 faiz artması;	2017
1.1.3.	Hədəflərə çatmaq üçün görülməli mütəmadi tədbirlər və nəticələr barədə məlumatların təmin edilməsi	Nazirlər Kabineti, İqtisadiyyat Nazirliyi	Tranzit Yükdaşımlar üzrə Koordinasiya Şurası, “Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC, “Azərbaycan Hava Yolları” QSC, “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC, “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC	- regional tranzit ticarət həcmnin Çin və Avropa marşrutu üzrə 3 faiz artması; - regional tranzit ticarət həcmnin Rusiya və İran marşrutu üzrə 40 faiz artması;	2018

				regional tranzit ticarət həcmnin İran və Qara dəniz marşrutu üzrə 25 faiz artması.	
1.2. Əlāt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanı kompleksi, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu və Astara-Astara dəmir yolu layihələrinin tamamlanması					
1.2.1.	Üç əsas layihənin icrasına nəzarət edilməsi və yaranacaq yeni problemlərin həllinə dəstək göstərilməsi	Nazirlər Kabineti	Nəqliyyat Nazirliyi, “Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC, “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC	- Bu prioritetin 2020-ci ildə real ÜDM-ə birbaşa və dolaylı təsiri 1.1-ci prioritetdə hesablanmışdır; 6700 yeni iş yerinin yaradılması; - layihələrin icrası üzrə monitoring sistemlərinin qurulması və layihələrin başa çatdırılması.	2017
1.2.2.	Bu sahədə özəl sektorun iştirakının qiymətləndirilməsi	İqtisadiyyat Nazirliyi	Tranzit Yükdaşımlar üzrə Koordinasiya Şurası, “Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC, “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC, “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC		2017
1.2.3.	Üç əsas layihənin həyata keçirilməsi üzrə monitoring sistemi qurmaqla, vəsaitlərin təyinatı üzrə istifadəsinə nəzarətin həyata keçirilməsi	Nazirlər Kabineti, İqtisadiyyat Nazirliyi	Nəqliyyat Nazirliyi, Maliyyə Nazirliyi, “Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC, “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC		
1.2.4.	Əsas icra göstəricilərinin müəyyən edilməsi	Nazirlər Kabineti, İqtisadiyyat Nazirliyi	Tranzit Yükdaşımlar üzrə Koordinasiya Şurası, “Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC, “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC, “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC		2017

1.2.5.	Sahə üzrə təhlillərin aparılması və həmin təhlillər əsasında yeni hədəflərin müəyyən edilməsi	İqtisadiyyat Nazirliyi, Nəqliyyat Nazirliyi	Tranzit Yükdaşımlar üzrə Koordinasiya Şurası, “Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC, “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC, “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC		2018
1.3. Logistika sahəsində əməliyyatların təkmilləşdirilməsi					
1.3.1.	Avtomobil nəqliyyatı infrastrukturu ilə bağlı əlavə tədbirlərin görülməsi	“Azəravtoyol” ASC	İqtisadiyyat Nazirliyi, Nəqliyyat Nazirliyi, Maliyyə Nazirliyi	Bu prioritetin 2020-ci ildə real ÜDM-ə birbaşa və dolayı təsiri 1.1-ci prioritetdə hesablanmışdır.	2017-2020
1.3.2.	Logistika və ticarət sahəsində xarici ekspertlərlə əməkdaşlıq edilməsi	İqtisadiyyat Nazirliyi, Nəqliyyat Nazirliyi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC, “Azərbaycan Hava Yolları” QSC, “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC, “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC		2017
1.3.3.	Çatışmazlıqların müəyyən edilməsi və həlli yollarının prioritetləşdirilməsi	İqtisadiyyat Nazirliyi, Nəqliyyat Nazirliyi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC, “Azərbaycan Hava Yolları” QSC, “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC, “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC		2017
1.3.4.	Azərbaycanda yükdaşıma və yükaşıma xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi	İqtisadiyyat Nazirliyi, Nəqliyyat Nazirliyi	“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC, “Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC,		2017

			“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC		
1.3.5.	Dəmiryol vaqonlarının təkrar cütlüklərinin dəyişdirilməsi əməliyyatlarında Azərbaycanla Gürcüstan arasında daha üst səviyyədə əməkdaşlığın təmin edilməsi	“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC	İqtisadiyyat Nazirliyi		2017
1.3.6.	Dəmir yolu infrastrukturunun yaxşılaşdırılması üzrə təhlillərin aparılması	“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC	İqtisadiyyat Nazirliyi		2017
1.3.7.	Dəmir yolu infrastrukturunun yaxşılaşdırılması	Nazirlər Kabineti	İqtisadiyyat Nazirliyi, “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC		
Strateji hədəf 2. Tranzit ticarətindən daha yüksək dəyərin əldə edilməsi					
2.1. Bakının regional əhəmiyyətli ticarət qovşağına çevrilməsi					
2.1.1.	Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanının ərazisinin daxil olduğu azad ticarət zonasının hüquqi rejiminin hazırlanması	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC	İqtisadiyyat Nazirliyi	2020-ci ildə real ÜDM-in 110 milyon manat birbaşa və 35 milyon manat dolaylı olmaqla, ümumilikdə 145 milyon manat artması; 2900 yeni iş yerinin yaradılması; - logistika və liman xidmətləri də daxil olmaqla, azad ticarət zonasının fəaliyyətinin təşkili.	2017
2.1.2.	Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanının ərazisinin daxil olduğu azad ticarət zonası üçün hədəflərin və əsas icra göstəricilərinin müəyyənləşdirilməsi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC	İqtisadiyyat Nazirliyi		2017
2.1.3.	Yeni Bakı Limanı infrastrukturunda və yardımçı xidmətlərdə özəl sektorun iştirakının təmin edilməsi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC	İqtisadiyyat Nazirliyi		2017
2.1.4.	Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanının ərazisinin daxil olduğu azad ticarət zonasında qarşıya qoyulmuş məqsədlərə çatmaq üçün insan kapitalının qiymətləndirilməsi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC			2017
2.1.5.	Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanının ərazisinin daxil olduğu azad ticarət zonası üzrə normativ-hüquqi bazaya	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC	Nazirlər Kabineti, İqtisadiyyat Nazirliyi		2017

	dəyişikliklərin edilməsi ilə bağlı təkliflər paketinin işlənilib hazırlanması və bu sahədə islahatların aparılması				
2.1.6.	Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanının ərazisinin daxil olduğu azad ticarət zonasına xarici və yerli şirkətlərin cəlb edilməsi, özəl investisiya qoyuluşlarının təşviqi üçün “bir pəncərə” sisteminin tətbiqi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC, Vətəndaşlara Xidmət və Sosial İnnovasiyalar üzrə Dövlət Agentliyi	İqtisadiyyat Nazirliyi, Vergilər Nazirliyi, Dövlət Gömrük Komitəsi, Dövlət Sərhəd Xidməti,		2017
2.1.7.	Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanının ərazisinin daxil olduğu azad ticarət zonasına beynəlxalq şirkətlərin cəlb edilməsi üçün sərgilərin, o cümlədən satış sərgilərinin təşkil edilməsi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC	İqtisadiyyat Nazirliyi		2018
2.2. Ticarətyönümlü emal mərkəzinin yaradılması					
2.2.1.	Ələt qəsəbəsində yerləşən azad ticarət zonasında müxtəlif sahələr üzrə klasterlərin inkişafı üçün sənaye və altsənaye sektorlarının potensialını qiymətləndirəcək işçi qrupun yaradılması	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC	İqtisadiyyat Nazirliyi	Real ÜDM-ə birbaşa və dolaylı təsir və məşğulluğa təsir müvafiq sektorlar üzrə strateji yol xəritələrində (qida emalı klasteri “Azərbaycan Respublikasında kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsalına və emalına dair Strateji Yol Xəritəsi”ndə, əmtəəlik plastmas məmulatlar və gübrələr isə “Azərbaycan	2017
2.2.2.	Ələt qəsəbəsində yerləşən azad ticarət zonasının güclü tərəflərinin və imkanlarının təqdim edilməsi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC	İqtisadiyyat Nazirliyi		2017
2.2.3.	Ələt qəsəbəsində yerləşən azad ticarət zonasında emal klasterləri ilə bağlı investisiya planlarının işlənməsi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC	İqtisadiyyat Nazirliyi		2017
2.2.4.	Ələt qəsəbəsində yerləşən azad ticarət zonasında investisiya qoyuluşlarına dair ilkin öhdəlikləri öz üzərinə götürəcək şirkətlərin təyin edilməsi və yeni investisiyaların cəlb edilməsi istiqamətində tədbirlərin görülməsi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC	İqtisadiyyat Nazirliyi		2018

				Respublikasının neft və qaz sənayesinin (kimya məhsulları daxil olmaqla) inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”ndə) göstərilmişdir.	
2.3. Bakıda və ölkənin müxtəlif yerlərində logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması					
2.3.1.	Logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması üçün təhlillərin aparılması və uyğun məkanların seçilməsi	İqtisadiyyat Nazirliyi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC, “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC, “Azərbaycan Hava Yolları” QSC	2020-ci ildə real ÜDM-in 40 milyon manat birbaşa və 25 milyon manat dolayı olmaqla, ümumilikdə, 65 milyon manat artması; 3800 yeni iş yerinin yaradılması; - Azərbaycanda 5 və ya 6 logistika və ticarət mərkəzinin yaradılması.	2017-2018
2.3.2.	Bölgələrdəki logistika və ticarət mərkəzləri üçün infrastruktur layihələrində özəl sektorun iştirakının təmin edilməsi	İqtisadiyyat Nazirliyi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC, “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC		2018
2.3.3.	Bölgələrdə logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması və onların idarə olunma mexanizminin müəyyən edilməsi	İqtisadiyyat Nazirliyi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC		2017
2.3.4.	Yaradılacaq logistika və ticarət mərkəzlərində əlavə dəyər yaradan xidmətlərin göstərilməsi üçün yerli və xarici şirkətlərin dəvət olunması	İqtisadiyyat Nazirliyi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC		2018
2.3.5.	Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanı ərazisində logistika qovşağının (“hub”) yaxın gələcəkdə açılmasının nəzərdən keçirilməsi	“Azərbaycan Hava Yolları” QSC	İqtisadiyyat Nazirliyi		2017-2018
Strateji hədəf 3. Logistika və ticarət sahəsində məqsədlərin gerçəkləşdirilməsi üçün mühüm hərəkətverici mexanizmlərin tətbiqi					
3.1. Logistika sahəsində özəl sektorun iştirak səviyyəsinin yüksəldilməsi					

3.1.1.	Logistika sahəsində özəl sektorun iştirak səviyyəsinin yüksəldilməsi üçün proqramın hazırlanması	İqtisadiyyat Nazirliyi	“Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC, “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC, “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC, “Azərbaycan Hava Yolları” QSC	• 2020-ci ildə real ÜDM-in 10 milyon manat birbaşa və 5 milyon manat dolayı olmaqla, ümumilikdə, 15 milyon manat artması; • hava yolları ilə əməliyyatlardan əldə edilən xalis gəlirin 5 faiz artırılması.	2017
3.1.2.	Hava yolları sahəsində görülməli işlərdə özəl sektorun iştirakının qiymətləndirilməsi	Nazirlər Kabineti	“Azərbaycan Hava Yolları” QSC, İqtisadiyyat Nazirliyi		2017
3.1.3.	Hava limanlarının infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi	“Azərbaycan Hava Yolları” QSC	İqtisadiyyat Nazirliyi		2017-2020
3.1.4.	Aşağıbüdcəli aviaşirkətin yaradılması	“Azərbaycan Hava Yolları” QSC	İqtisadiyyat Nazirliyi		2017-2020
3.1.5.	Dəmir yolları sahəsində özəl sektorun iştirakının təmin edilməsi	“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC	İqtisadiyyat Nazirliyi		2017-2018
3.1.6.	Dəniz nəqliyyatı sahəsində özəl sektorun iştirakının təmin edilməsi	“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC	İqtisadiyyat Nazirliyi		2017