UOT 33.656; 338.49

Şamil Eldar oğlu ƏZİZOV
Heydər Əliyev Mərkəzinin direktorunun köməkçisi,
İqtisad üzrə fəlsəfə doktoru,
ADİU-nun elmlər doktoru üzrə doktorantı
azizov_shamil@yahoo.com
https://doi.org/10.30546/4.71.73001.2024.004.058

BİR KƏMƏR, BİR YOL ÖLKƏLƏRİNİN NƏQLİYYAT VƏ ENERJİÖTÜRMƏ İNFRASTRUKTURU, TİCARƏT ŞƏRAİTİNİN CARİ VƏZİYYƏTİ VƏ DƏYİŞMƏ MEYİLLƏRİ

Xülasə

Bir kəmər, bir yol təşəbbüsünə daxil olan əksər ölkələri əhatə edən nəqliyyata qoyulan investisiyaların məcmu informasiya bazası tapmadığımızdan biz Dünya Bankının KYT-yə daxil olan ölkələr arasında iqtisadi durumuna görə aparıcı olan bir neçə ölkə üzrə təqdim etdiyi məlumat əsasında təhlil aparmaqla kifayətlənirik. Əvvəla, ona görə ki, Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun ətraflı analizi gələcəkdəki tədqiqatlarımızın predmetidir. İkincisi, bu ölkələr son illərdə nəqliyyat sektoruna investisiya baxımından 30 ölkə arasında liderdir. Nəhayət, bu qısa təhlildən əldə olunan nəticələr həm Bir kəmər, bir yol təşəbbüsü, həm də Azərbaycanın 2020-ci il Vətən müharibəsindəki qələbəsindən sonra dünyanın aparıcı ölkələrinin regionumuzda fəallaşmasının səbəblərini anlamağa imkan verir.

Açar sözlər: infrastruktur investisiyaları, logistikanın effektivliyi indeksi, nəqliyyat infrastrukturunun keyfiyyəti indeksi, ticarətin əlverişliliyi indeksi, enerjinin ötürülməsi indeksi

JEL code: F43, O18, R42,

Giriş

“Bir kəmər bir yol” təşəbbüsünün (KYT) ölkələrin sosial-iqtisadi durumuna təsiri istiqamətində çoxsaylı tədqiqatlar mövcuddur ki, biz burada onların bir hissəsini - əsasən son onilliyin nəşrlərini araşdırırıq. Bununla belə aşağıda görəcəyimiz kimi, hətta bu nisbətən azsaylı tədqiqatlarda eyni bir məsələ haqqında fərqli, hətta bəzən ziddiyyətli nəticələr ortaya çıxır. Biz bu hallar arasında qəti seçim etmirik və bu çeşidli fikirlərin təqdim olunmasını məqsədəuyğun hesab edirik.

Əvvəla, iqtisadiyyat elmində belə hallar nəinki nadir deyil, hətta artıq təbii kimi qəbul olunur.

İkincisi, iqtisadiyyat kimi mürəkkəb və çoxamilli sistemlərdə müxtəlif yanaşmaların və fərziyyələrin müxtəlif nəticələrə gətirib çıxarması təbiidir.

Nəhayət, mütəxəssislər tərəfindən irəli sürülən çeşidli nəticələr və kəmiyyət qiymətləndirmələri ümumən bu istiqamətdə olan tədqiqatlarda, xüsusən də Azərbaycan üzrə araşdırmalarda daha diqqətli və tənqidi olmağı təşviq edir ki, bu da zəruri və faydalıdır.

KYT ölkələrinin müqayisəli analizi

Nəqliyyata yönəldilən investisiyalar. Dünya Bankının təqdim etdiyi son 2021-ci (və ilk post-pandemik) ilin məlumatına görə özəl sektor da daxil olmaqla nəqliyyat sektoruna ən çox investisiya yatıran ölkə Türkiyədir – 8,2 milyard dollar. İkinci yerdə Çin (6,5 milyard dollar), üçüncü yerdə Hindistan (5,8 milyard dollar), dördüncü yerdə isə Vyetnamdır (1,4 milyard dollar) [1]. Göründüyü kimi növbəti yeri tutan Qazaxıstan Rusiyanı da üstələmişdir. Bu fakt, xüsusən də Türkiyənin həm Çin, həm də Hindistanı qabaqlaması Azərbaycanda da bu sahədə genişmiqyaslı investisiyaların həyata keçirilməsi bir daha KYT ölkələrində logistika infrastrukturunun diqqət mərkəzində olmasını təsdiqləyir. Önəmli olan digər faktlar ondan ibarətdir ki, son 11 il müddətində Türkiyənin nəqliyyat infrastrukturuna investisiyaların artım tempi Çinlə, demək olar ki, eynidir (hər ikisində təqribən 5 dəfə).

Cədvəl 1.

KYT ölkələrində özəl sektorun iştirakı ilə nəqliyyata yönəldilən investisiyalar, mln. cari ABŞ dolları

İllər	Çin	Hindistan	Türkiyə	Rusiya	Vyetnam
2011	1095	17668	1416	4285	0
2014	5009	2932	4743	0	0
2015	2914	2047	43103	1822	0
2016	3470	2623	779	79	5
2020	2789	1862	0	926	0
2021	6505	5823	8222	109	1380
2011-2021-də cəmi	**89205**	**79045**	**71195**	**18225**	**2685**

Mənbə: [1]-in məlumatları əsasında tərtib olunmuşdur.

Türkiyənin bu məsələdə liderliyi faktı da nəzərə alınmaqla, bu, ən azı o deməkdir ki, Türkiyə son illərdə nəqliyyat sektoruna diqqəti əhəmiyyətli dərəcədə artırmışdır. Sözsüz ki, aralıq illəri nəzərə almayan bu nəticə həmin illərin analizi olmadan yanlış qənaətə gətirib çıxara bilər. Odur ki, bu 11 il ərzindəki investisiyaları araşdıraq. Cədvəl 1-dən göründüyü kimi həqiqətən də bu müddət ərzində Türkiyənin məcmu investisiyaları həm Çin, həm də Hindistandan azdır (uyğun olaraq, təqribən 89, 79 və 71 milyard dollar). Amma gördüyümüz kimi, fərq cüzidir, əlavə olaraq, əhali sayını və ərazini nəzərə alsaq, Türkiyənin nəqliyyat sektoruna verdiyi önəmin daha üstün olduğunu görürük.

2011-2021-ci illər ərzində Rusiyanın nəqliyyat sektoruna investisiyaların son illərdə azalmasını görürük, 2011-ci illə müqayisədə isə bu azalma 97,5% təşkil etmişdir.

Logistikanın effektivliyi indeksi (Logistics Performance Index) üzrə təhlil. Dünya Bankı tərəfindən daxil edilən bu indikator da, təəssüf ki, beş KYT ölkəsi – Əfqanıstan, Azərbaycan, Myanma, Pakistan və Türkmənistan üçün hesablanmasa da, bu göstərici üzrə qalan ölkələrin vəziyyəti, şübhəsiz ki, maraqlıdır. Müəyyən mənada Azərbaycana yaxın olan Gürcüstan və Mərkəzi Asiya ölkələrinə aid məlumatlar ölkəmiz haqqında da müəyyən təsəvvür yarada bilər.

Əvvəla, qeyd edək ki, bu indikator 6 komponentin qiymətləndirilməsi əsasında hesablanır, bu subindeksin hər biri yük daşıyan operatorlar arasında aparılan sorğu əsasında qiymətləndirilir [2].

Logistikanın effektivliyinə görə Sinqapur nəinki KYT ölkələri arasında, bütün dünyada liderdir, özü də bu liderlik beş subindeks üzrə də saxlanılır, yalnız beynəlxalq yükdaşımalarında o, ikincidir. KYT ölkələri arasında ikinci olan Çinin dünya üzrə reytinqi 19-dur. Başqa subindekslərlə müqayisədə Çində problem yaradan Gömrük və sərhəd rəsmiləşdirilməsinin effektivliyi və yüklərin vaxtında çatdırılmasının başqa ölkələrlə müqayisədə aşağı bala malik olmasıdır. Üçüncü və dördüncü yerləri Malayziya və Polşa bölüşdürür. Azərbaycanın qonşu ölkələrindən Türkiyə KYT ölkələri arasında 7-ci, dünyada isə 38-ci qrupda, Gürcüstan, Qazaxıstan və Ukrayna, uyğun olaraq, 13-15-ci və 79-cu, Rusiya 17-ci və 88-ci, İran isə 24-cü və 123-cü mövqelərdə yer alır. Belə bir məqam diqqəti cəlb edir ki, Orta marşrut üzrə Azərbaycanın mühüm tərəfdaşı olan Gürcüstanın ən zəif cəhəti infrastrukturun və logistika xidmətlərinin aşağı səviyyəsi (uyğun olaraq, 108-ci və 92-ci qrup ranqı), Qazaxıstanın əsas zəif yeri beynəlxalq daşımalardır (91-ci yer). İstifadə etdiyimiz iki mənbədə Türkiyənin komponentlər üzrə mövqeyi haqqında məlumat təqdim olunmur [3, s. VIII, 4]).

Nəqliyyat infrastrukturunun keyfiyyəti. Logistikanın effektivliyi indeksi nəqliyyat infrastrukturunun keyfiyyətini aqreqatlaşmış şəkildə qiymətləndirir. Nəqliyyatın müxtəlif növləri üzrə bilavasitə yolların, dayanacaqların, stansiyaların, limanların, maşın və avadanlıqların keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi üzrə verilənlər The GlobalEconomy.com portalında təqdim olunur (cədvəl 2). Sonuncu belə qiymətləndirmə 2019-cu ildə 141 ölkə üçün aparılmışdır. Bu tədqiqatın önəmi həm də ondadır ki, burada 4 nəqliyyat növündən dəmir yollarından başqa qalanları üzrə Azərbaycan üçün də indekslər hesablanmışdır.

Beləliklə, *avtomobil yollarının* vəziyyətinə görə KYT ölkələri arasında Sinqapur və Malayzi-yadan (dünya üzrə 21-ci yer) sonra üçüncü yer Azərbaycana məxsusdur və ölkəmizin dünyanın 141 ölkəsi arasında 25-ci yerdə olması da fərəhvericidir. Növbəti yerdə və dünyada 32-ci yerdə Türkiyənin olması avtomobil nəqliyyatı üzrə KYT-nin Orta dəhlizinin Xəzər dənizindən qərbə fəaliyyətinin kifayət dərəcədə hazır olduğuna dəlalət edir. Orta dəhlizin nisbətən zəif halqası kimi Qırğızıstan və Qazaxıstan görünür (dünya üzrə 95-ci yer), Türkmənistan və Özbəkistan haqqında isə məlumat yoxdur (cədvəl 2).

Dəmir yoluna görə də KYT ölkələri arasında birinci yerdə Sinqapurdur (dünya üzrə ranqı 5-dir). Növbəti ilk yerlərdə dünya üzrə də reytinqləri yüksək olan Malayziya (dünyada 12-ci yer), Rusiya (dünyada 16-cı) və Çin gəlir. Orta dəhlizə daxil olan digər ölkələrin KYT və dünya üzrə reytinqləri (mötərizədə verilir) belədir: Qazaxıstan (7 və 30), Tacikistan (9 və 35), Gürcüstan(11 və 40), İran (14 və 49), Türkiyə (17 və 54), Qırğızıstan (20 və 73).

Dəniz limanlarına görə də dünya birincisi Sinqapurdur. KYT üzrə növbəti yerlər belə bölüşüb: Malayziya (dünya üzrə 20-ci yer), Azərbaycan (dünyada 22-ci yer), Rusiya (dünyada 46-cı yer), Türkiyə (dünyada 48-ci yer), Çin (dünyada 49-cu yer). Orta dəhlizə daxil olan digər ölkələr belə yerləşmişlər: Gürcüstan (KYT-də 130-cu və dünyada 83-cü yer), İran (KYT-də 15-ci və dünyada 88-cü yer), Qazaxıstan (KYT-də 18-ci və dünyada 100-cü yer), Qırğızıstan (KYT-də 24-cü və dünyada 138-ci yer), Tacikistan (KYT-də 25-ci və dünyada 139-cu yer).

Cədvəl 2.

KYT ölkələri üzrə nəqliyyat infrastrukturunun keyfiyyət indeksləri, 2019-cu il

	Avtomobil yolları		**Dəmir yolu**		**Dəniz limanları**		**Hava nəqliyyatı**	
Ölkələr	**bal**	**ranq**	**bal**	**ranq**	**bal**	**ranq**	**bal**	**ranq**
Azərbaycan	5,2	25			5,1	22	5,8	10
Banqladeş	3,2	107	3,1	61	3,5	92	3,8	106
Çin	4,6	44	4,5	22	4,5	49	4,6	67
Çexiya	3,9	76	4,5	23	3,2	106	5	47
Gürcüstan	3,8	82	3,9	40	3,8	83	4,4	83
Hindistan	4,5	46	4,4	28	4,5	51	4,9	56
İran	3,9	77	3,7	49	3,7	88	3,1	132
Qazaxıstan	3,6	95	4,2	30	3,3	100	4,3	88
Qırğızıstan	3,1	112	2,8	73	1,5	138	3	133
Kamboca					3,6	90	3,7	111
Laos XDR	3,7	86			3	115	4	102
Moldova	2,6	127	3	68	2,3	127	4,4	85
Monqolustan	3,1	113	3,5	53	1,6	137	3,6	116
Malayziya	5,3	21	5,1	12	5,2	20	5,5	26
Pakistan	4	70	3,8	47	4,1	70	4,2	93
Polşa	4,3	57	3,9	43	4,5	54	4,8	64
Rumıniya	3	118	2,8	74	3,9	81	4,6	72
Rusiya	3,5	99	4,9	16	4,7	46	5	51
Sinqapur	6,5	1	5,8	5	6,5	1	6,7	1
Slovakiya	4	72	4	38	3,1	113	3,8	108
Tailand	4,4	56	2,8	75	4,1	73	5	53
Tacikistan	4,5	52	4,1	35	1	139	4,5	79
Türkiyə	5	32	3,5	54	4,7	48	5,4	35
Ukrayna	3	119	4,2	32	3,9	82	4	103
Vyetnam	3,4	104	3,6	52	3,8	85	4	104
Orta qiymət	**4,0**	**74,6**	**3,9**	**42,3**	**3,7**	**80,4**	**4,5**	**77,0**

Mənbə: [5], [6], [7], [8]- in məlumatları əsasında tərtib olunmuşdur.

Hava limanlarındakı vəziyyətə görə də Sinqapur dünya üzrə liderdir. 30 KYT ölkəsi arasında ikinci yerdə Azərbaycandır. Ölkəmizin dünya üzrə də reytinqi çox yüksəkdir – 2019-cu ildə 141 ölkə arasında Sinqapur, Honkonq, Niderland, Finlandiya, Yaponiya, İsveçrə, BƏƏ, Panama və

Cənubi Koreyadan sonra 10-cu yer [8]. KYT-də növbəti ilk yerlər aşağıdakı kimi bölüşmüşdür: Malayziya (dünya üzrə reytinqi 26), Türkiyə (dünyada 35-ci), Çexiya (dünyada 47-ci), Rusiya (dünyada 51-ci). Orta dəhliz ölkələrindən Çin KYT ölkələri arasında 10-cu, dünyada 67-ci, qalan KYT ölkələri, uyğun olaraq, Tacikistan 12-ci və 79-cu, Gürcüstan 13-cü və 83-cü, Qazaxıstan 15-ci və 88-ci, İran 24-cü və 132-ci, Qırğızıstan 25-ci və 133-cü mövqedədir (cədvəl 2).

Ticarətin əlverişliliyi indeksi (Enabling Trade Index – ETI)**.** Bu indikatorun vacibliyi onun ticarət mühiti ilə yanaşı nəqliyyat infrastrukturunu da ehtiva etməsidir. Dünya İqtisadi Forumu tərəfindən irəli sürülən bu indeks 7 sütuna (pillar) əsaslanan 4 subindeksin ədədi ortası kimi hesablanır [9, s. 43-44]:

A. A subindeksi – Bazar əlçatanlığı 2 sütundan ibarətdir: 1) Daxili bazarın əlçatanlığı. 3 göstərici əsasında hesablanır. 2) Xarici bazarların əlçatanlığı. 2 göstərici əsasında hesablanır.

B. B subindeksi – Sərhəddə idarəetmə 1 sütundan ibarətdir: Sərhəddə idarəetmənin səmərəliliyi və şəffaflığı. 13 göstərici əsasında hesablanır.

C. C subindeksi – İnfrastruktur 3 sütundan ibarətdir: 1) Nəqliyyat infrastrukturunun əlçatanlığı və keyfiyyəti. 4 alt sütunda qruplaşdırılmış 7 göstərici əsasında hesablanır. 2) Nəqliyyat xidmətlərinin əlçatanlığı və keyfiyyəti. 6 göstərici əsasında hesablanır. 3) İKT-yə əlçatanlıq və istifadəsi. 7 göstərici əsasında hesablanır.

D. D subindeksi – Əməliyyat mühiti 1 sütundan ibarətdir: Əməliyyat mühiti. 5 göstərici əsasında hesablanır.

Beləliklə, göründüyü kimi, Ticarətin əlverişliliyi indeksinin ərsəyə gətirilməsi üçün 43 göstəricidən istifadə olunur və buna görə də, həm də bizi əsasən sütunlar üzrə analiz maraqlandırdığından biz bu göstəriciləri burada sadalamırıq. Onların tam siyahısını [9, s. 43-44]-də, bütün dünya ölkələri haqqında bu göstəricilərin qiymətlərini [9, s. 50-321]-də, həmçinin sütunların, subindekslərin və ETI-nin hesablama metodologiyasını [9, s. 43-44]-də tapmaq olar. İlkin məlumatların bir hissəsi rəsmi statistikadan, bir hissəsi isə sorğu əsasında yığılır.

Ticarətin əlverişliliyi indeksi sonuncu dəfə 2016-cı ildə 136 ölkə üçün hesablanmışdır, Əfqanıstan, Belarus, Özbəkistan, Myanma və Türkmənistan üçün tədqiqat aparılmamışdır.

Reytinqə görə ilk yerlərdə, bir qayda olaraq, İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatına üzv olan ölkələr yerləşir. Həm 2016, həm də ondan bilavasitə əvvəl aparılan 2014-cü il tədqiqatlarına görə ETI reytinqinə üzrə Sinqapur liderliyi saxlamışdır. İkinci sütun, yəni xarici bazarlara çıxış meyarından başqa bütün sütunlar üzrə Sinqapur ən yüksək pillələrdədir. Sinqapurun və ümumiyyətlə, inkişaf etmiş ölkələrin xarici bazarlara çıxış məsələsində nisbətən aşağı mövqeləri Ümumdünya Ticarət Təşkilatı (ÜTT) tərəfindən və çoxtərəfli və ikitərəfli ticarət sazişlərində zəif ölkələrə verilən güzəştlərlə, yəni xarici bazarlara çıxışın asanlaşdırılması ilə izah olunur. İkinci və üçüncü yerlərdə, uyğun olaraq, Çexiya və Malayziya gəlir. Növbəti üç mövqedə Orta dəhliz ölkələri yerləşmişdir: ardıcıl olaraq, Gürcüstan, Çin və Azərbaycan. 2014-cü ildəki mövqelərlə müqayisə edəndə görürük ki, bir sıra ölkələrin reytinqi pisləşmişdir. Bizim üçün maraqlı olan Orta dəhliz ölkələrindən Azərbaycanın reytinqi 5 pillə (66-dan 71-ə), Qazaxıstanın reytinqi 5 pillə, Türkiyənin – 11 pillə, Qırğızıstanın – 15 pillə, Rusiyanın – 6 pillə, İranın – 2 pillə aşağı düşmüşdür.

Azərbaycanın ümumən aşağı pillədə olması, bir tərəfdən, onun ÜTT üzvü olmamasıdır. Bunu 1-ci sütuna (Daxili bazara əlçatanlıq) və 2-ci sütuna (Xarici bazarlara əlçatanlıq) görə çox aşağı mövqelər (136 ölkə arasında, uyğun olaraq, 102 və 114-cü yer) də təsdiqləyir. 2014-2016-cı illərdə vəziyyətin daha da pisləşməsi digər tərəfdən 2015-ci ildə manatın kəskin devalvasiyası ola bilər. Bununla bərabər A subindeksinin hər iki sütununa görə Azərbaycan əksər orta dəhliz ölkələrindən irəlidədir. Bir kəmər, bir yol layihəsinin reallaşdırılması baxımından Azərbaycan üçün daha bir önəmli siqnal Nəqliyyat xidmətlərinin əlçatanlığı və keyfiyyətinin (5-ci sütun) aşağı səviyyədə olmasıdır (dünya üzrə 136 ölkə arasında 97-ci yer, KYT ölkələri üzrə 25 ölkə arasında 19-cu yer). Müqayisə üçün qeyd edək ki, Türkiyə dünyada 45-ci, KYT ölkələri üzrə 8-ci, Pakistan 64 və 11-ci, Qazaxıstan, uyğun olaraq, 68 və 12-ci, Rusiya 82 və 15-ci, İran isə 86 və 16-cı mövqelərdə Azərbaycandan irəlidədir.

Enerjinin ötürülməsi indeksi (Energy Transition Index). Azərbaycanın ixracında enerji daşıyıcılarının önəmli paya malik olması, ölkəmizdə alternativ və yaşıl enerji mənbələrinin inkişaf etdirilməsi və bu mənbələr hesabına əldə edilən enerjinin də ixracı strategiyası, həmçinin bu strategiyanın KYT çərçivəsində daha da genişləndirilməsi planları Dünya İqtisadi Forumu tərəfindən təqdim olunan Enerjinin ötürülməsi indeksi (EÖİ) üzrə təhlili aktuallaşdırır.

EÖİ iki subindeksdə (Sistemin səmərəliliyi indeksi və Ötürməyə hazırlıq indeksi) əks olunan 39 göstərici [10, s. 44] əsasında 0-100 şkalasında qiymətləndirilir. Yüksək bal enerji ötürülməsində ölkənin daha yaxşı vəziyyətdə olması deməkdir.

1) *Sistemin səmərəliliyi indeksi* (System performance index – SPI) ölkənin enerji sisteminin səmərəliliyini üç meyarla qiymətləndirir [10, s. 11, 44]:

- İqtisadi inkişaf və artımın dəstəklənməsi bacarığı (hesablamada xüsusi çəkisi 33,33%) 5 göstərici əsasında hesablanır;
- Təhlükəsiz və etibarlı enerji təchizatına çıxış imkanları (hesablamada xüsusi çəkisi 33,33%) 3 göstərici əsasında qiymətləndirilir:
- Enerjinin dəyərinin yaradılması zəncirin bütün halqalarında ekoloji dayanıqlılığın təmin olunması (hesablamada xüsusi çəkisi 33,33%). 4 göstərici əsasında qiymətləndirilir:

2) *Ötürmə hazırlığı indeksi* (Transition readiness index - TRI) 6 meyarla qiymətləndirilir:

- Enerji sisteminin strukturu (hesablamada xüsusi çəkisi 16,67%) (3 göstərici);
- İnsan kapitalı və istehlakçı iştirakı (hesablamada xüsusi çəkisi 16,67%) (2 göstərici);
- İnfrastruktur və innovativ biznes mühiti (hesablamada xüsusi çəkisi 16,67%) (3 göstərici);
- İnstitutlar və idarəetmə (hesablamada xüsusi çəkisi 16,67%) 3 göstərici əsasında;
- Tənzimləmə və siyasi öhdəliklər (hesablamada xüsusi çəkisi 16,67%) (4 göstərici əsasında);
- Kapital və investisiya (hesablamada xüsusi çəkisi 16,67%) (4 göstərici).

KYT ölkələri arasında EÖİ üzrə də lider Sinqapurdur. Onun 115 dünya ölkəsi arasında reytinqi 67 balla 21-dir (cədvəl 3). Onu da qeyd edək ki, ilk 20 yerdə iki ölkədən (Yeni Zelandiya və Uruqvay) başqa qalan mövqelərdə Avropa ölkələri məskunlaşıb və 1-ci yerdə İsveç olmaqla ən yüksək pillələrdə məhz Şimali Avropa ölkələridir [10, s.13]. Azərbaycan 63 balla Slovakiya və Çexiya ilə birgə 5-7-ci yerləri bölüşdürür və Orta dəhliz ölkələri arasında yalnız Gürcüstandan geridədir ki, bu da Gürcüstanın daha əlverişli coğrafi mövqeyi – Qara dəniz vasitəsilə bilavasitə okeana çıxışı ilə izah oluna bilər. KYT Türkiyə ölkələri arasında 10-cu, Çin 12-ci, Rusiya, Tacikistan, Qazaxıstan, Qırğızıstan və İran isə 13, 14, 15, 20 və 22-ci mövqelərdə yerləşiblər (cədvəl 3).

Əksər ölkələrdə Ötürməyə hazırlıq balları Sistemin effektivliyi ilə müqayisədə aşağıdır, yalnız Rumıniya və Çində vəziyyət əksinədir. Ən az fərq Sinqapurda (-0,3%), Tacikistanda (-2,5%) və Qırğızıstandadır (-3.8%). Aydındır ki, Sinqapurdan fərqli olaraq son iki ölkədə bu, Sistemin effektivliyinin də aşağı səviyyədə olmasından irəli gəlir.

Bu iki meyarın ən qeyri-mütənasib olduğu ölkələr Qazaxıstan (-32%), Rusiya (-31%), Banqladeş (-29%) və Monqolustandır (-28%) (cədvəl 3). Bu balların 2021-ci ilə aid olduğunu və 2022-ci ildən enerji daşıyıcılarının satışında Rusiyaya tətbiq olunan çoxsaylı sanksiyaları da nəzərə alsaq, bu qeyri-bərabərliyin daha da artmasını təxmin etmək olar.

Orta dəhliz ölkələrindən qeyri-mütənasibliyin ən az (həm də yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, əks istiqamətdə - 4,7%) olduğu ölkə Çindir. Bu dəhlizdə bu iki subindeksin ballarında qeyri-mütənasibliyin azlığına görə növbəti yerlərdə Gürcüstan (-6,7%), Türkiyə (-11%) və Azərbaycandır - 19%-dir (cədvəl 3). Əfqanıstan, Belarus, Laos XDR, Myanma, Türkmənistan və Özbəkistan üçün EÖİ hesablanmamışdır.

Cədvəl 3.

KYT ölkələri üzrə Enerjinin ötürülməsi indeksi, 2021-ci il

Ölkələr	ranq	bal	Sistemin effektivliyi	Ötürməyə hazırlıq	TRI/SPI, %
Sinqapur	21	67	67,1	66,9	-0,3
Gürcüstan	33	65	67,4	62,9	-6,7
Rumıniya	38	64	62,1	65,7	5,8
Malayziya	39	64	68,5	59,5	-13,1
Slovakiya	43	63	68,3	57,9	-15,2
Azərbaycan	44	63	69,5	56,3	-19,0
Çexiya	45	63	68,2	56,9	-16,6
Tailand	55	60	64,0	55,4	-13,4
Polşa	62	58	63,7	51,8	-18,7
Türkiyə	63	58	60,9	54,2	-11,0
Vyetnam	65	57	61,0	54,0	-11,5
Çin	68	57	55,4	58,0	4,7
Rusiya	73	56	66,0	45,7	-30,8
Tacikistan	75	55	55,7	54,3	-2,5
Qazaxıstan	83	54	64,1	43,4	-32,3
Hindistan	87	53	58,2	47,3	-18,7
Moldova	90	52	58,1	45,5	-21,7
Ukrayna	91	52	58,1	45,5	-21,7
Kamboca	93	52	58,4	44,7	-23,5
Qırğızıstan	94	51	52,3	50,3	-3,8
Banqladeş	97	50	59,1	41,8	-29,3
İran	99	50	55,9	44,8	-19,9
Pakistan	104	49	56,2	41,6	-26,0
Monqolustan	113	44	51,5	37,0	-28,2

Mənbə: [10, s.13]-dəki məlumatların əsasında tərtib olunmuşdur.

Orta dəhlizin Azərbaycandan keçən marşrutunun digər marşrutlarla müqayisəsi

Bu bölmədə biz KYT çərçivəsində mövcud olan 6 dəhlizin müxtəlif meyarlar üzrə müqayisəsini həyata keçiririk.

Biz Azərbaycanın da daxil olduğu ikinci dəhliz daxilində üç alt dəhlizi fərqləndiririk:

1) Çin-Qazaxıstan-Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə. Zəngəzur hissəsində yol hazır olmadığından və bunun reytinqlərə mənfi təsiri səbəbindən biz hələ Çin-Qazaxıstan-Azərbaycan Zəngəzur-Azərbaycan (yəni Naxçıvan-Türkiyə);

2) Çin-Özbəkistan (və ya Əfqanıstan)-Türkmənistan-Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə.

3) Çin-Tacikistan(və/və ya Əfqanıstan)-İran-Türkiyə.

Bu cür araşdırmanın bir sıra əsasları var. Bu səbəblərə keçməzdən əvvəl dəhlizlərin qarşılıqlı münasibətinin iki tipinə diqqət yetirmək lazımdır:

- bir-birini tamamlayan dəhlizlər;
- bir-birini əvəzləyən (alternativ) dəhlizlər.

Dəhlizlərin müqayisəsinin zəruriliyini şərtləndirən amillərə gəldikdə isə, belə bir araşdırma KYT-nin reallaşdırılması və yük daşıyıcılarının hansı marşruta üstünlük verməsi və buna görə də konkret dəhlizin rəqabətqabiliyyətliliyinə nail olunması baxımından çox önəmlidir.

Logistikanın effektivliyi üzrə. Müqayisə məqsədilə məxsusi olaraq tərtib etdiyimiz cədvəl 4-dən göründüyü kimi, Çindən cənub və cənub-qərb istiqamətlərinə - Myanmar, Laos, Tailand, Vyetnam, Kamboca, Malayziya, Sinqapur, Kamboca, Laos XDR-ə yönələn, uyğun olaraq, 4-cü, 6-cı və 5-ci dəhlizlər yüksək reytinqlərə malikdir ki, bu da izah olunandır: Çin cənubda yerləşən çoxsaylı su hövzələrinə - Cənub-Şərqi Çin dənizinə, Birma dənizinə, Siam və Benqal körfəzlərinə çıxan dəhlizlərə böyük investisiyalar qoyur. Bunların arasında 4-cü dəhliz 3,7 balla xüsusilə seçilir.

Növbəti iki yer Azərbaycandan keçən iki Orta 1) və 2) dəhlizlərinə məxsusdur və bu dəhlizlərin

balları və reytinqləri KYT üzrə uyğun orta göstəricilərdən yaxşıdır. Azərbaycandan keçən bu dəhlizlərə rəqib olan və İrandan keçən 2.3 dəhlizi bal etibarilə cüzi də olsa, uduzur. Onu da qeyd edək ki, Rusiyadan keçən 3-cü dəhliz sonuncu mövqedədir (cədvəl 4).

Cədvəl 4.

Logistikanın effektivliyi üzrə KYT dəhlizlərinin müqayisəsi, 2023-ci il

Dəhlizlər	Dəhliz üzrə orta LPI balı	KYT üzrə orta reytinq	Dünyada orta reytinq
KYT-üzrə ümumi	**3,0**	**12,0**	**69,6**
Dəhliz 4	3,7	2,0	19,0
Dəhliz 6	3,3	7,7	50,4
Dəhliz 5	3,2	7,7	48,3
Dəhliz 2.1	3,1	8,5	59,0
Dəhliz 2.2	3,1	9,5	62,0
Dəhliz 1	3,0	11,3	63,9
Dəhliz 2.3	3,0	13,0	79,7
Dəhliz 3	2,9	12,3	68,0
Dəhliz 2 (ümumən)	2,8	14,9	87,0

[3, s. VIII] və [4]-dəki məlumatların əsasında tərtib olunmuşdur

Nəqliyyat infrastrukturunun keyfiyyəti üzrə. Cədvəl 5-dan göründüyü kimi, *avtomobil yollarının* keyfiyyətinə görə 1-ci və ümumən 2-ci dəhlizlərin vəziyyəti 4,7 balla KYT-də ən yaxşıdır. Lakin dünya üzrə orta reytinqin çox aşağı (74-75-ci mövqelər) olması burada hələ də çoxlu işlərin görülməsini tələb edir. Bizi maraqlandıran 2.1 və 2.2 dəhlizləri KYT dəhlizləri arasında, uyğun olaraq, 3-cü və 4-cü yerlərdədir. Burada da Azərbaycandan keçən dəhlizlərə rəqib olan və İrandan keçən 2.3 dəhlizinin avtomobil yollarının keyfiyyəti də cüzi olaraq geri qalır (4,5 və 4,4 bala qarşı 4,3 bal). Şimal dəhlizinin Rusiyaya çatan hissəsinin olan 3-cü dəhliz 5-ci yerdə qərarlaşıb (cədvəl 5).

Dəmir yolu üzrə ən yaxşı vəziyyət 5-ci dəhlizdədir (4,3 bal). Ümumən 2-ci dəhliz 5-ci dəhlizi üstələsə də (4,4 bal) konkret olan 2.2 və 2.2 dəhlizləri hər ikisi 4,0 balla bu dəhlizə və ən əsası da budur ki, Azərbaycandan keçməyən 2.3 dəhlizinə (4,2 bal) uduzur ki, bu da xoşagəlməz haldır. Nəhayət, Rusiyadan keçən 3-cü və Belarusdan keçən 1-ci dəhlizlərində də balların 2.1 və 2.2. dəhlizlərindən geri qalmaması (cədvəl 5) da KYT-nin əsas yol kimi Azərbaycandan yan keçmə təhlükəsini artırır.

Dəniz limanları üzrə 4,5 balla lider 1-ci dəhlizdir ki, bu da KYT-yə daxil olan Avropa liman ölkələrinin bu dəhlizdə cəmləşməsi ilə izah oluna bilər. Ümumən dəhliz 2 4,4 balla ikinci yerdə olsa da, bizi maraqlandıran dəhliz 2.1 3,5 balla KYT-də axırdan ikinci yerdə (ancaq dəhliz 6-nı üstələyir), dəhliz 2.2 isə 4,3 balla 2-ci və 3-cü yerləri bölür (cədvəl 5).

Hava nəqliyyatında dəhliz 2.2-nin vəziyyəti kifayət qədər yaxşıdır: dəhliz 1-dən (5,1 bal) sonra 4,9 balla ikinci yer. Əvvəla, yenə də nəzərə alınmalıdır ki, dəhliz 1 Avropa ölkələrinin təmsil olunduğu yeganə dəhlizdir. İkincisi, qalan dəhlizlərlə müqayisədə fərq əhəmiyyətli dərəcədə çoxdur.

Ticarətin əlverişliliyi üzrə. Bu meyara görə müqayisəni dəhlizlərin orta ranqlarına, yəni dəhlizə daxil olan ölkələrin dünya üzrə tutduğu yerlərin orta qiymətinə əsasən aparacağıq. Deməli, ranq nə qədər kiçikdirsə, dəhlizdə ticarət şəraiti bir o qədər yaxşıdır. ETI-yə görə dəhlizlər sıra saylarına əsasən düzülmüşdür: dəhliz 1 KYT-də birinci, 2.1 ikinci, 2.2 üçüncü yerlərdədir və s. Amma dünya üzrə reytinqlər kifayət qədər aşağıdır (cədvəl 6).

Daxili bazarın əlçatanlığına görə dəhliz 1 dünya üzrə 56-cı yerdə olmaqla KYT-də birincidir. Dəhliz 2.2 və dəhliz 2.1 isə, uyğun olaraq, 2-ci və 3-cü yerlərdədir. Qalan dəhlizlərin isə xeyli geridə olması Azərbaycandan keçən dəhlizlərin bu meyar üzrə rəqabət qabiliyyətinin nisbətən yüksəl olmasına dəlalət etsə də dünya üzrə aşağı mövqelər hələ də problemlərin olmasına işarə edir.

Cədvəl 5.

Nəqliyyat infrastrukturu keyfiyyəti üzrə KYT ölkələrinin müqayisəsi, 2019-cu il

Dəhlizlər	Avtomobil yolları		Dəmir yolu		Dəniz limanları		Hava nəqliyyatı	
	Dəhliz üzrə orta bal	Dünyada orta reytinq	Dəhliz üzrə orta bal	Dünyada orta reytinq	Dəhliz üzrə orta bal	Dünyada orta reytinq	Dəhliz üzrə orta bal	Dünyada orta reytinq
KYT-üzrə ümumi	4,0	74,6	3,9	42,3	3,7	80,4	4,5	77,0
Dəhliz 1	4,7	45,8	4,0	38,7	4,5	50,5	5,1	48,8
Dəhliz 2 (ümumən)	4,7	52,0	4,4	33,2	4,4	61,9	4,8	66,3
Dəhliz 2.1	4,5	51,3	4,0	40,0	3,5	81,0	4,4	78,3
Dəhliz 2.2	4,4	55,6	4,0	36,5	4,3	60,4	4,9	56,6
Dəhliz 2.3	4,3	57,0	4,2	34,5	4,3	59,5	4,4	80,0
Dəhliz 3	4,1	68,7	4,0	39,9	3,6	79,2	4,5	75,3
Dəhliz 4	4,1	65,7	4,0	37,0	4,2	64,0	4,4	76,3
Dəhliz 5	3,7	85,3	4,3	30,3	3,6	77,3	4,4	78,0
Dəhliz 6	3,6	91,1	3,8	44,8	3,4	94,4	4,3	85,2

[5,] [6], [7], [8]- nin məlumatları əsasında tərtib olunmuşdur.

Xarici bazarların əlçatanlığı üzrə Azərbaycandan keçən 2.1 dəhlizi liderdir (dünya üzrə 62-ci yer) və dünyadakı mövqeyinə görə digər dəhlizləri əhəmiyyətli dərəcədə üstələyir. İkinci yerdə 75-ci mövqedə olan dəhliz 1, 3-cü yerdə isə yenə də Azərbaycandan keçən 2.2 dəhlizidir (cədvəl 6).

Sərhəddə idarəetmənin səmərəliliyi və şəffaflığına görə də 2.1 dəhlizimiz 1-ci yerdə, dəhliz 5 2-ci, dəhliz 1 3-cü, yenə də bizim 2.2. dəhlizimiz 4-cü yerdədir (cədvəl 6) ki, bu da müsbət haldır.

Nəqliyyat infrastrukturunun əlçatanlığı və keyfiyyəti üzrə də dəhlizimiz 2.2 1-ci və 2.1 isə dəhliz 1-dən sonra 3-cü mövqedə digər dəhlizlərdən əhəmiyyətli dərəcədə irəlidədir (cədvəl 6).

Nəqliyyat xidmətlərinin əlçatanlığı və keyfiyyətinə görə bizim dəhliz 2.2 3-cü yerdədir. 1-ci yerdə dəhliz 1, ikinci yerdə isə dəhliz 4 gəlir. Bizə rəqib olan dəhliz 2.3 isə 2.1-dən 16-17 pillə aşağıdadır (cədvəl.7).

İKT-yə əlçatanlıq və istifadəsi üzrə yenə də Azərbaycandan keçən 2.1 dəhlizi KYT-də 3-cü olmaqla (dünyada 84-cü mövqe) dəhliz 4 və 5-dən geridədir. Lakin KYT üzrə sonuncu yerdə olan rəqib 2.3 dəhlizindən (dünyada 84-cü mövqe) dünya reytinqində 22 pillə yuxarıdadır (cədvəl.7).

Əməliyyat mühitinə görə isə Azərbaycandan keçən hər iki dəhliz dünyada, demək olar ki, qonşu mövqelərdə (59,4 və 59,6) olmaqla ilk iki yeri bölüşdürür. Rəqib dəhliz 2.3 KYT-də 5-ci yerdə olmaqla dünya reytinqində bizdən 13 pillə aşağıdadır (cədvəl 6).

Cədvəl 6.

Ticarətin əlverişliliyinə görə KYT ölkələrinin müqayisəsi, 2016-cı il

Dəhlizlər	ETI	Sütunlar üzrə ranqlar						
		1	2	3	4	5	6	7
KYT-üzrə ümumi	77,3	75,6	78,8	79,8	72	66,2	70,4	72,4
Dəhliz 1	58,0	55,8	74,8	89,8	50,5	39,3	68,0	62,8
Dəhliz 2 (ümumən)	60,9	66,1	69,3	72,1	65,7	53,0	54,4	67,6
Dəhliz 2.1	63,8	62,2	61,6	71,6	55,4	69,2	61,8	59,6
Dəhliz 2.2	64,0	61,2	82,0	95,0	58,0	44,8	68,0	59,4
Dəhliz 2.3	87,8	79,9	97,4	105,6	77,4	61,2	84,2	72,2
Dəhliz 3	91,5	80,3	105,3	116,8	80,8	49,3	72,5	89,5
Dəhliz 4	91,5	91,0	117,0	112,5	78,5	41,0	48,0	94,0
Dəhliz 5	95,3	96,3	121,0	84,3	85,7	49,7	58,7	92,3
Dəhliz 6	97,0	94,3	102,3	124,7	86,0	58,7	75,0	61,7

[9, s. 17, 36-42]-nin məlumatları əsasında tərtib olunmuşdur.

Enerjinin ötürülməsi üzrə. Bu indikator üzrə də, gözlənildiyi kimi, Azərbaycan dəhlizlərinin vəziyyəti çox yaxşıdır: ümumən EÖİ-yə dəhliz 2.2 KYT-də 1-ci, 2.1 isə dəhliz 6-dan bala görə cüzi geri qalmaqla 3-cü yerdədir. 4-cü və 5-ci yerlərdə, uyğun olaraq, dəhliz 1 və 2 gəlir. Rəqib 2.3 dəhlizi isə 6-cı yerdə olmaqla dəhliz 2.2-dən balına görə təqribən 10%, dünya reytinqinə görə isə 24 pillə geri qalır (cədvəl 7).

Sistemin effektivliyi və *Ötürməyə hazırlıq* subindekslərinə görə də vəziyyət eynidir (cədvəl 7).

Cədvəl 7.

Enerjinin ötürülməsi üzrə KYT ölkələrinin müqayisəsi, 2021-cı il

Dəhlizlər	ranq	bal	Sistemin effektivliyi	Ötürməyə hazırlıq	TRI/SPI, %
KYT-üzrə ümumi	69,8	56,5	61,2	51,7	-15,6
Dəhliz 2.2	52,0	60,8	63,3	57,9	-8,0
Dəhliz 6	56,8	59,5	62,4	56,4	-9,5
Dəhliz 2.1	58,2	59,4	63,5	55,0	-12,9
Dəhliz 1	68,2	57,1	61,1	52,8	-13,3
Dəhliz 2	70,2	56,6	60,8	52,2	-13,5
Dəhliz 2.3	76,3	55,0	57,0	52,8	-7,2
Dəhliz 5	84,0	53,3	57,6	49,0	-14,4
Dəhliz 3	84,7	52,3	57,6	46,9	-18,1
Dəhliz 4	86,0	53,0	55,8	49,8	-10,6

[10, s.13]-dəki məlumatlar əsasında tərtib olunmuşdur

Nəticə

Göründüyü kimi, 2019-cu ilin nəticələrinə görə Azərbaycandan keçən dəhlizlər bizim üçün əsas alternativlər olan Şimal və Cənub marşrutları ilə müqayisədə hələ ki daha keyfiyyətli hesab olunur. Lakin, xüsusən də Cənub marşrutu ilə müqayisədə bəzi meyarlar üzrə fərq çox azdır, dünya üzrə müqayisədə isə vəziyyət heç də qənaətbəxş sayıla bilməz. Bu isə bu determinantlar üzrə üstünlüyün dayanıqlı olmaması deməkdir. Eyni zamanda da qeyd olunmalıdır ki, Azərbaycandan keçən dəhlizlərdəki problemlərin əksəriyyəti Azərbaycanın günahı üzündən deyil, əsasən bu dəhlizlər üzrə tərəfdaş ölkələrin problemidir. Bu ölkələrin bəzilərinin (Qırğızıstan, Türkmənistan) alternativ marşrutlara qoşulma variantlarının olmasını da nəzərə alsaq, bu, o deməkdir ki, Azərbaycan bu tərəfdaş ölkələrlə təşviqetmə siyasəti həyata keçirməlidir.

ƏDƏBİYYAT

1. Investment in transport with private participation https://data.worldbank.org/indicator/IE.PPI.TRAN.CD?view=chart
2. The LPI Methodology / https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/Methodology_LPI_survey.pdf
3. Arvis J.F., Turku L.O., Shepherd B., Ulybina D. Wiederer C. Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy. The LPI and Its Indicators. - The World Bank, International Bank for Reconstruction and Development, 2023. – 90 p.
4. International LPI from 2007 to 2023 / https://lpi.worldbank.org/index.php/international/tracking-data
5. Roads quality - Country rankings / https://www.theglobaleconomy.com/rankings/roads_quality/
6. Railroad infrastructure quality - Country rankings / https://www.theglobaleconomy.com/rankings/railroad_quality/
7. Port infrastructure quality - Country rankings / https://www.theglobaleconomy.com/rankings/seaports_quality/
8. Air transport infrastructure quality - Country rankings / https://www.theglobaleconomy.com/rankings/air_transport_infrastructure/

9. The Global Enabling Trade Report 2016. - e World Economic Forum and the Global Alliance for Trade Facilitation, 2016. - 342 p.
10. Fostering Effective Energy Transition. Insight report. 2021 edition. - World Economic Forum, 2021. - 51 p.

Шамиль Эльдар оглы Азизов
Помощник директора Центра Гейдара Алиева,
Доктор философии по экономике,
Докторант АГЭУ по степени доктора наук
azizov_shamil@yahoo.com

Транспортная и энергетическая инфраструктура, текущее состояние и тенденции изменения условий торговли стран одного пояса, одного пути

Резюме

Поскольку мы не нашли совокупной информационной базы инвестиций в транспорт, охватывающей большинство стран, входящих в Инициативу один пояс, один путь, мы довольствуемся проведением анализа на основе информации, предоставленной Всемирным банком по нескольким странам, лидирующим по экономическому положению среди стран, входящих в KYT. Во-первых, потому, что детальный анализ транспортного сектора Азербайджана является предметом наших исследований в будущем. Во-вторых, эти страны в последние годы являются лидерами среди 30 стран по инвестициям в транспортный сектор. Наконец, результаты этого краткого анализа позволяют понять как Инициативу один пояс, один путь, так и причины активизации ведущих стран мира в нашем регионе после победы Азербайджана в отечественной войне 2020 года.

Ключевые слова: инвестиции в инфраструктуру, индекс эффективности логистики, индекс качества транспортной инфраструктуры, индекс доступности торговли, индекс передачи энергии.

Shamil Eldar Azizov
Assistant Director of the Heydar Aliyev Center,
Doctor of Philosophy in Economics,
Doctoral student of ASUE with the degree of Doctor of Sciences
azizov_shamil@yahoo.com

Transport and energy infrastructure, the current state and trends in the terms of trade of the countries of the one belt, one road

Summary

Since we have not found a comprehensive information base for transport investments covering most of the countries included in the One Belt, One Road Initiative, we are content to conduct an analysis based on information provided by the World Bank for several countries leading in economic position among the countries included in the KYT. Firstly, because a detailed analysis of Azerbaijan's transport sector is the subject of our future research. Secondly, these countries have been leaders among 30 countries in terms of investments in the transport sector in recent years. Finally, the results of this brief analysis allow us to understand both the One Belt, one Road Initiative and the reasons for the activation of the leading countries of the world in our region after Azerbaijan's victory in the Patriotic War of 2020.

Key words: infrastructure investments, logistics performance index, transport infrastructure quality index, enabling trade index, energy transition index.