



AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI
RƏQƏMSAL İNKİŞAF VƏ
NƏQLİYYAT NAZİRLİYİ

NƏQLİYYAT BÜLLETENİ

2023





AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI
RƏQƏMSAL İNKİŞAF VƏ
NƏQLİYYAT NAZİRLİYİ

İLLİK NƏQLİYYAT BÜLLETENİ



2024



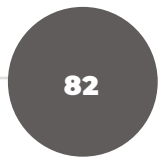
Mündəricat

11

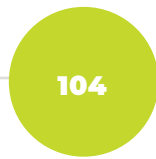
Şəhər nəqliyyat
infrastrukturu

46

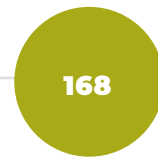
Avtomobil
nəqliyyatı



**Dəniz və
Liman**



**Dəmiryol
nəqliyyatı**



**Hava
Nəqliyyatı**



Giriş

Güclü iqtisadiyyatı olan ölkələrin sıx məskunlaşmış şəhərlərində nəqliyyat infrastrukturunu, xidmətləri və obyektlərinin əlaqələndirilməsi (multimodallıq) səfər zəncirinin asanlaşdırılmasına xidmət edir. Bu kontekstdə, şəhərlərin ətraf mühitlə bağlı narahatlığına və vətəndaşların sərnişindəşımaya gözləntiləri Şəhər Mobilliyinin dəstəklənməsi ilə təmin edilə bilər.

Əsasən Bakı daxil olmaqla ölkənin yüksək urbanizasiyaya malik olan şəhərlərində şəhər nəqliyyatı iqtisadi inkişafda əsas rol oynayır. Son onilliklərdə ki, ölkənin əhəmiyyətli iqtisadi mərkəz olan Bakı şəhərində əhalinin sıxlığının artmasının şahidi olur (ölkə üzrə sıxlıq: 117, Bakı üzrə sıxlıq: 1 092 nəfər/kv m).

Şəhər mobilliyinin önəmli elementlərindən biri də avtomobilləşmə səviyyəsidir. Sırr deyil ki, əhalinin artımı və iqtisadi fəallığın artması, eləcə də xaos infrastrukturunun inkişafı Bakıda şəhər nəqliyyatında problemlər yaradır. Son 20 ildə ölkədə və xüsusilə Bakıda avtomobillərin sayının artmasını aşağıdakı rəqəmdən də görmək olar. Azərbaycanda sürətlə gedən iqtisadi inkişafın təsiri nəticəsində ölkə, əsasən də Bakı üzrə avtomobilləşmə səviyyəsi artmışdır. 2000-ci ildən 2022-ci ilə qədər Bakıda avtomobilləşmə səviyyəsi 433% artmışdır. Qeyd etmək lazımdır ki, eyni dövr ərzində Bakı şəhərində əhalinin sayı cəmi 28% artmışdır. Şəhərdə ictimai nəqliyyatda sərnişinlərin payının şəxsi avtomobillə daşınan insanların sayına bərabər olduğu təxmin edilir

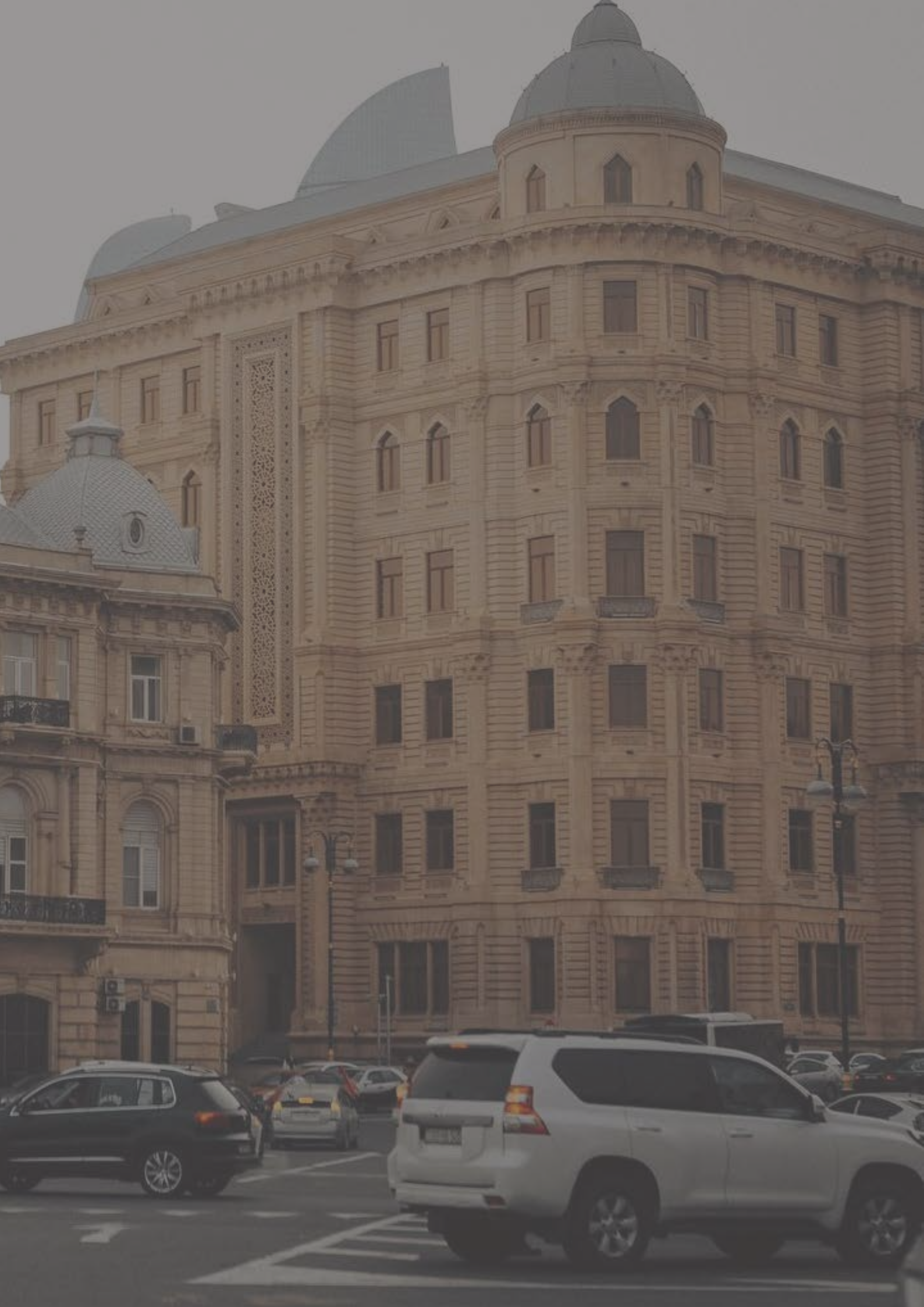
(Dünya Bankı, 2018). Son 20 ildə nəqliyyat vasitələrinin sayının 3 dəfə artması onu sübut edir ki, Bakı vətəndaşları ictimai nəqliyyatdansa şəxsi avtomobillərə üstünlük verirlər.

Cənab Prezidentin rəhbərliyi ilə həyata keçirilən məqsədyönlü islahatlar ölkəmizin uzunmüddətli və davamlı inkişafını təmin etmiş və iqtisadiyyatın, o cümlədən qeyri-neft sektorunun inkişafını şərtləndirmişdir. Aparılan çoxsahəli islahatlar nəticəsində ictimai nəqliyyat sektorunda da əhəmiyyətli işlər görülmüş, onun dayanıqlığı və təhlükəsizliyi artırılmışdır. Eyni zamanda, müasir texnologiyalar və qabaqcıl təcrübələr tətbiq olunmaqla ictimai nəqliyyat infrastrukturunun yenilənməsi, sərnişindəşımaya xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılması istiqamətində mühüm layihələr həyata keçirilməkdədir.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2018-ci il 27 dekabr tarixli 852 nömrəli Sərəncamı ilə təsdiq edilmiş "Azərbaycan Respublikasında yol hərəkətinin təhlükəsizliyinə dair 2019-2023-cü illər üçün Dövlət Proqramı"nın həyata keçirilməsi üzrə Tədbirlər Planı"nın 7.4.6.1-ci yarımbəndinin icrasını təmin etmək məqsədilə Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti "Şəhərdaxili hərəkət (mobillik) planının hazırlanması Qaydası"nı 22 yanvar 2022-ci il tarixli 25 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmişdir. Sözügedən qayda əsasında mobillik layihəsi davam etməkdədir.



ŞƏHƏR
NƏQLİYYATI:
MOBİLLİK



An aerial night view of a city, likely Baku, Azerbaijan, showing a dense urban landscape with numerous illuminated buildings and a prominent fountain in the foreground. The text is overlaid on the image.

Şəhər nəqliyyat infrastrukturunu





Şəhər nəqliyyat infrastrukturunu mobilliyin əsas komponenti olmaqla insanyönümlü olmalıdır. İnsanyönümlülüğün artırılması üçün piyada zonaları salınmalıdır.

Piyada Zonaları

Piyada zonaları (və ya avtomobildən azad zonalar) şəhərin və ya qəsəbənin yalnız piyadalar üçün ayrılmış və əksər və ya tamamilə avtomobil hərəkətinin qadağan oluna biləcəyi ərazilərdir və kütləvi xarakter alması piyadalaşmanı artırmaqla şəhər mobilliyinə müsbət təsir edir. Hazırda Bakı şəhərində iki zona fəaliyyət göstərir: Nizami küçəsi və Fəvvarələr müdyanında "Tarqovaya" küçəsi və Köhnə Sovetski məhəlləsində, Abdulla Şaiq, Nəriman Nərimanov və Mirzə Ağa Əliyev küçələrində yerləşən-Mərkəzi Park.

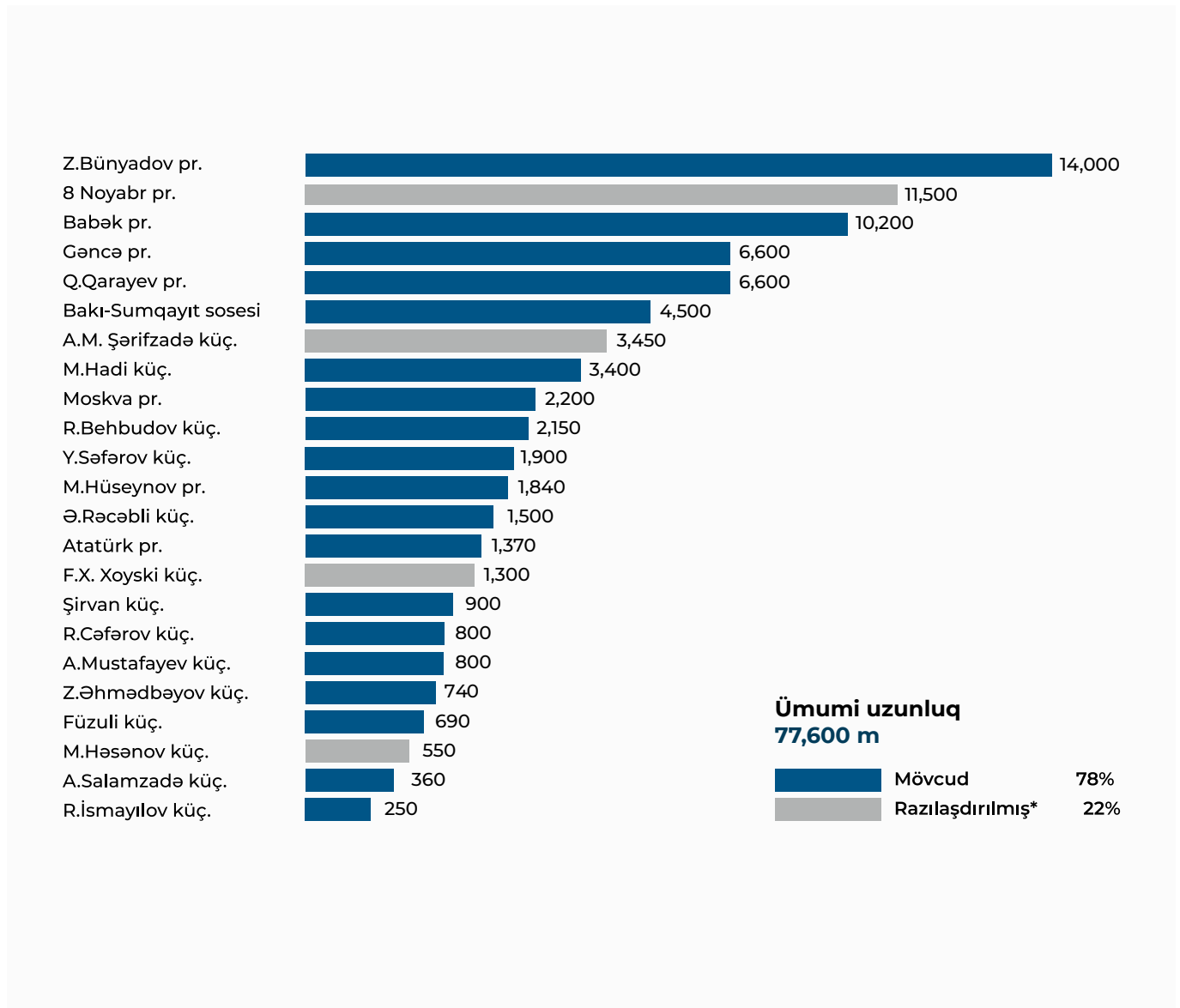
Nəqliyyat Mübadilə Mərkəzləri (NMM)

- **Koroğlu:** Heydər Əliyev və Ziya Bünyadov prospektlərinin kəsişmə nöqtəsi, Böyükşor qovşağı, eləcə də metronun "Koroğlu" stansiyasının yaxınlığındakı bu NMM ilk HUB olaraq 2016-cı ildə təşkil edilib. Pilot layihə olaraq mərkəz əvvəlcə yüngül konstruksiyalardan hazırlanmışdı. Lakin sonradan əhalidən gələn müraciətlərlə əlaqədar "Koroğlu" HUB 2019-cu ildə əsaslı şəkildə yenidən qurulub və burada müasir nəqliyyat infrastrukturunu yaradılıb. Nəqliyyat Mübadilə Mərkəzinin yenidən qurulması 26 min AZN xərc tələb etmişdir. Ümumi sahəsi 19.05 min m²-dir.
- **Bakı Beynəlxalq Avtovağzal Kompleksi:** Bakı Beynəlxalq Avtovağzal Kompleksinin (BBAK) ərazisində NMM fəaliyyət göstərir. Həmin mərkəzdən və ya yaxınlığından Bakının müxtəlif istiqamətlərinə taksilər, metro ("Avtovağzal" metro stansiyası) və avtobus marşrutları hərəkət edir. Nəticədə vətəndaşlar rahat və təhlükəsiz şəkildə sənişindəşimə xidmətindən yararlanırlar. Ümumi sahəsi 229.3 min m²-dir.
- **Lökbatan NMM:** Lökbatan şosesində (Binə ticarət mərkəzi) yerləşir. Ümumi sahəsi 229.3 min m²-dir.
- **28 May:** 28 May metrosu və dəmiryolu vağzalının ətrafında yerləşir. Ümumi sahəsi 8.7 min m²-dir.

Avtobus Zolaqları

Şəhər mobilliyinin formalaşması, tıxacların qarşısının alınması, nəqliyyatdakı xroniki stressin aradan qaldırılması baxımından avtobus zolaqlarının böyük əhəmiyyəti vardır. Zolaqların salınması, eyni zamanda ictimai nəqliyyatın təşviqi, əlçatanlığı və üstünlüyünə gətirib çıxara bilər. Hazırda Bakı şəhərində (Bakı-Sumqayıt şosesi daxil olmaqla) ümumi uzunluğu 60,800 m olan avtobus xəti vardır. Gözlənilən xətlər (16,800 m) də nəzərə alınmaqla ümumi uzunluğu 77,600 m olan avtobus xətlərinin olması nəzərdə tutulmuşdur. Həmçinin, 61,100 m yeni avtobus zolaqlarının çəkilməsi planlaşdırılmışdır.

Şəkil. Avtobus zolaqlarının uzunluğu, metr ilə (mövcud və gözlənilən)



*Aidiyyatı qurumlarla razılaşdırılmış icrası gözlənilən avtobus zolaqları



Velosiped zolaqları

Hazırda, Bakı şəhərində mövcud velosiped yollarının ümumi uzunluğu 11800 m-dir.

| Nº | Ünvan | Uzunluğu, metr | Keçdiyi ərazilər |
|----|---------------------------------|----------------|---|
| 1 | Buzovna-Şüvəlan avtomobil yolu | 8200 | <ul style="list-style-type: none">• 16 avtobus dayanacaq məntəqəsi• 8 ictimai-iaşə obyektləri• 2 çimərlik-istirahət məntəqələri |
| 2 | Bakı dairəvi yolu | 2000 | <ul style="list-style-type: none">• “Bilgah Beach Hotel”• “Bilgəh Kardioloji Sanatoriyası”• “Amburan Beach Club”• “Bilgah Estates İstirahət Mərkəzi” |
| 3 | Bakı şəhərinin mərkəzi küçələri | 1600 | <ul style="list-style-type: none">• Ü.Hacıbəyov küç• R.Behbudov küç• Z.Əliyeva küç |

Layihələndirilmiş velosiped yollarının ümumi uzunluğu təqribən 30km-dir. Bu yollar Dənizkənarı Bulvar ərazisində və paytaxtın bir sıra küçə və prospektlərini əhatə etməklə salınması nəzərdə tutulur.



Avtobus qarajları

Bakı şəhərində ümumi sahəsi 211.6 min m², 1000 avtobus tutumlu 5 ədəd avtobus qarajı mövcuddur. Sözügedən qarajlar dövlət mülkiyyətində olmaqla AYNA-nın balansındadırlar. “Albalı Park” istisna olmaqla aşağıda qeyd olunan bütün qarajlar istifadədir. Doluluq baxımından “1 nömrəli BAM” MMC orta, digər qarajlar isə tamdır.

| | | | | | | |
|----------------|-----------|---------|---------------|--------------|----------------------|------------------------|
| B (inzibati | N bina | A 2) | “Ziğ park” | Avto- MMC | “Albalı Park” MMC | “1 nömrəli BAM” MMC |
| | | | | | | 18.300 |
| 77.499 | | | 54.519 | | 43.184 | “ZİÇ” garajı |
| | | | | | | 18.140 |





Elektrik Dolum Məntəqələri

Ölkə üzrə elektrik avtomobillərinin sayının artması elektrik dolum məntəqələrinə tələbi artırmaqdadır ki, bununla da ölkə ərazisində ətraf mühitin mühafizəsi və sağlam ekoloji mühitin yaradılmasına dəstək verəcəkdir. Hazırda, Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən “edm.ayna.gov.az” internet informasiya resursu yaradılıb və interaktiv xəritədə elektromobillərin enerji doldurma stansiyaları (EDM) haqqında məlumat əks olunub. EDM-lərin yeri, enerji dolduran cihazların növü və digər zəruri məlumatlar həmin internet resursuna daxil edilib. İstifadəçilər həmçinin onların yaxınlığında yerləşən EDM-lərə marşrut təyinetmə xidmətindən yararlana bilərlər.

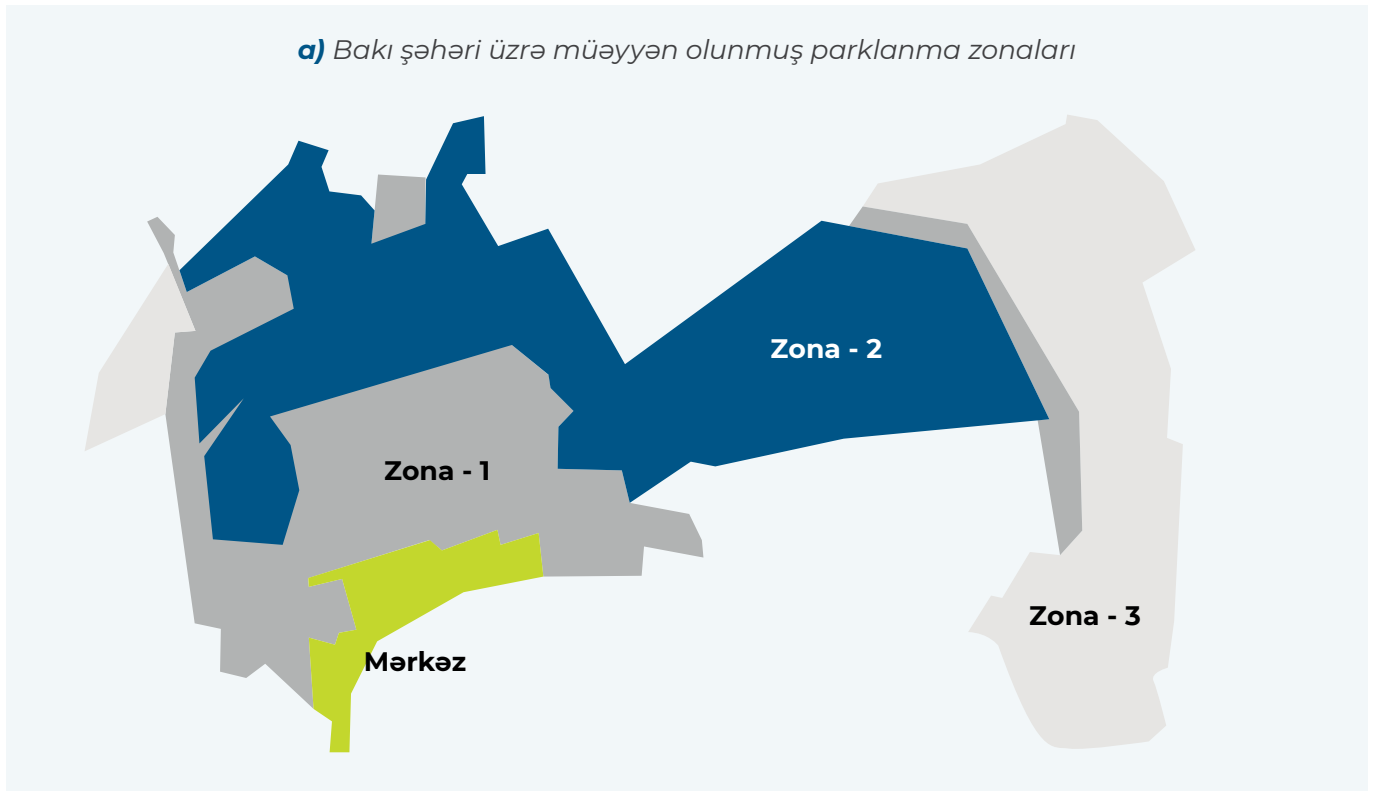
Şəkil. Enerji doldurma stansiyalarının (EDM) yerləşdiyi məntəqələr



Parklanma

Cari ilin iyunun 25-də Nazirlər Kabineti “Nəqliyyat vasitələrinin parklanmasına görə ödənişin məbləği”ni təsdiq edib. Təsdiq edilmiş sənədə görə, Bakının parklanma yerləri “Mərkəz”, I, II, III və IV zonalar olmaqla 5 yerə bölünüb. Hər saat üçün “Mərkəz”də 1 manat, I zonada 0,70 manat, II zonada 0,40 manat və III zonada isə 0,30 manat ödəniş tələb olunacaq. Sonuncu IV zonada isə parklanma ödənişsizdir. Bundan əlavə digər parklanma zonalarında həftə sonu və həftə içi 22:00-dan 07:00-dək avtomobillərin parklanması ödənişsiz olacaq.

Şəkil. Parklanmanın yerləşdiyi zonalar və müvafiq tariflər





Nağdsız ödəniş sistemi

İctimai nəqliyyatda nağdsız ödəniş sistemlərindən ən geniş tətbiq ediləni “BakıKart”dır. “BakıKart” nağdsız ödəniş aləti olaraq 08 avqust 2015-ci il tarixindən tətbiq edilir. Keçmiş Bakı Nəqliyyat Agentliyi (BNA), “K Group” MMC və daşıyıcılar arasında “Nəqliyyatın Avtomatlaşdırılmış İdarəetmə Sisteminin və Gediş Haqlarının Avtomatlaşdırılmış Ödəniş Sisteminin tətbiq edilməsi haqqında” üçtərəfli müqavilələr bağlanmışdır. Daşıyıcıların “BakıKart” sisteminə qoşulması BNA-nın tələbi əsasında “BakıKart” tərəfindən həyata keçirilmişdir.

“BakıKart” Bakı şəhərində şəhərdaxili müntəzəm avtobus marşrutlarını və Bakı Metropolitenini əhatə edir. Hazırda ictimai nəqliyyatda nağdsız ödənişin həyata keçirilməsi yalnız “BakıKart” vasitəsilə təmin edilir. “BakıKart” lokal ödəniş aləti olub özəl şirkət tərəfindən müvafiq xidmət haqqı qarşılığında daşıyıcılara təklif edilən bir xidmət növüdür. “BakıKart” tərəfindən dövriyyədən tutulan komissiya 5%-dir. Tutulan komissiya haqqından toplanan vəsait “BakıKart” tərəfindən aşağıdakı istiqamətlər üzrə xərclənir:

- “BakıKart” terminallarının əldə edilməsi və yerləşdirilməsi;
- Gediş haqqından terminallar vasitəsilə toplanan vəsaitin inkassasiyasının təşkil edilməsi;
- Verilənlər bazasının yaradılması, serverlərin quraşdırılması, terminal və validatorlar üzrə müvafiq proqram təminatının, lisenziyaların əldə edilməsi, onların yenilənməsi;
- Peşəkar texniki heyətin saxlanılması;
- Çağrı Mərkəzinin və Kart-Analiz mərkəzlərinin fəaliyyətinin təşkil edilməsi;
- Validatorlar və terminallara daimi qulluğun həyata keçirilməsi.

Bakı şəhərində 27 daşıyıcının 177 müntəzəm şəhərdaxili marşrut üzrə avtobus parkı 2886 ədəd təşkil edir. Onların təqribən 1850 ədədində

(65%) validatorlar quraşdırılmış və 1300 ədədində (45%) nağdsız ödəniş sistemi tətbiq edilir. İstifadə faizinin az olmasının səbəbi validatorların quraşdırıldığı yerdə qalan avtobusların bir qisminin nasaz vəziyyətdə olması, digər qisminin isə ehtiyatda saxlanılmasıdır. Verilən məlumata görə aktiv istifadədə olmayan avtobuslarda quraşdırılmış validatorların hər biri tam işlək vəziyyətdədir. Nağdsız ödəniş sistemi tətbiq edilən avtobus sayı isə gündəlik reysə buraxılan 1900 ədəd avtobusun 68%-ni təşkil edir. Başqa sözlə,

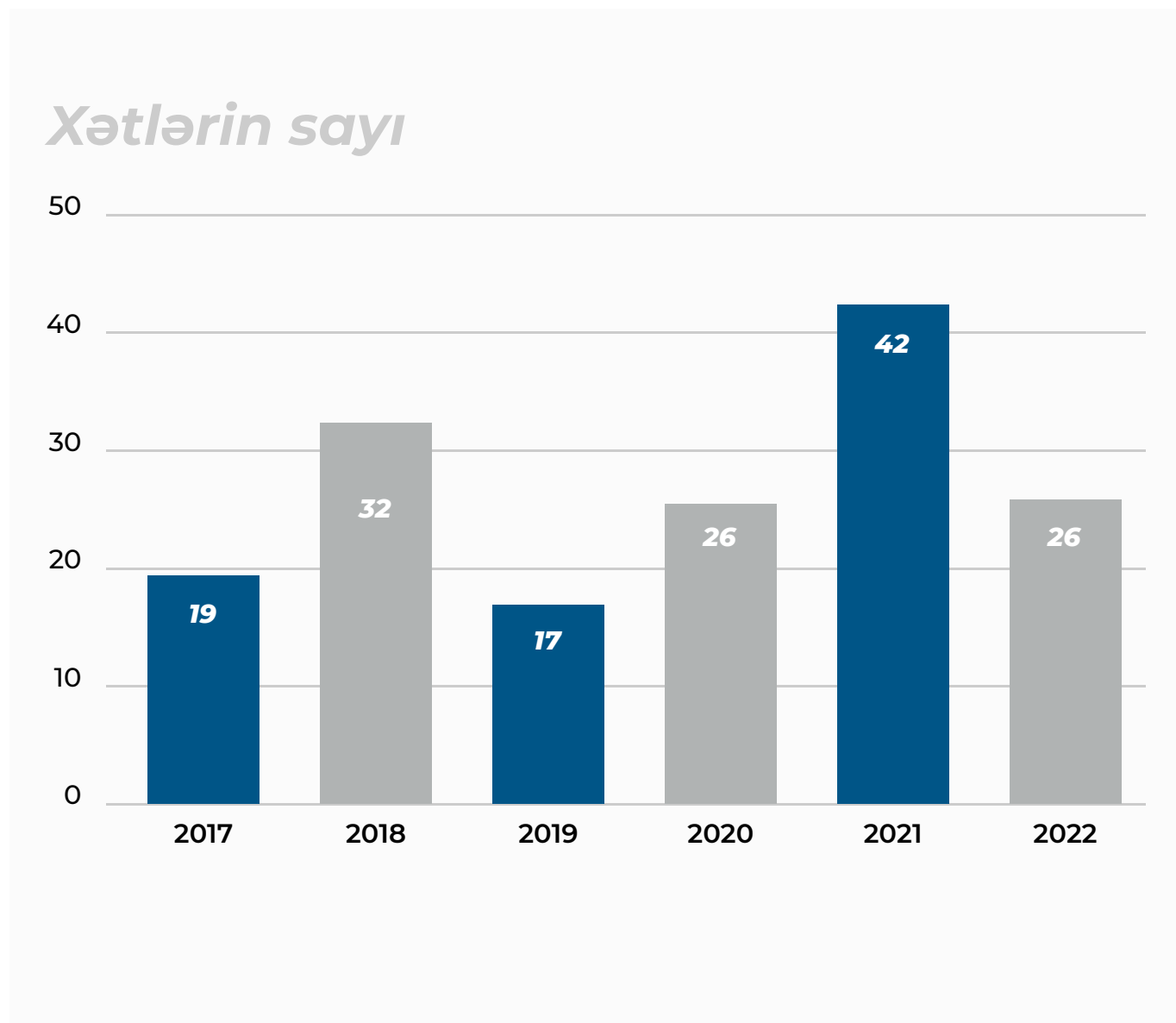
Müntəzəm sərnişindəşimə xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi və marşrut xətlərinə canlı rejimdə nəzarət edilməsi məqsədilə 2022-ci il ərzində 5, ümumilikdə isə 88 marşrut xətti üzrə 1.900 avtobus mərkəzləşdirilmiş vahid dispetçer xidmətinə inteqrasiya edilmişdir. Nağdsız ödənilən səyahətlərin sayı 2021-ci il ilə müqayisədə 14% artaraq 61%-ə çatmışdır. “BakıKart”dan gün ərzində istifadə edənlərin sayı (tranzaksiya) təqribən 1.8 mln nəfər təşkil edir.

Nəzərə almaq lazımdır ki, nağdsız ödəniş sisteminə qoşulan daşıyıcılar tərəfindən “BakıKart”a dövriyyənin 5%-nin ödənilməsi nağdsız ödəniş sistemində qoşulmayan daşıyıcılara əlavə üstünlüyün yaranması ilə nəticələnir ki, bu da öz növbəsində nağdsız ödəniş sistemində qoşulan daşıyıcıların maddi durumuna mənfi təsir göstərir.

Avtobusların marşrut şəbəkəsi

Xidmət səviyyəsinin yüksəldilməsi, marşrut şəbəkəsinin əhatəliliyi və şəhər üzrə düzgün paylanması məqsədilə marşrut xətləri üzrə optimallaşdırma aparılmışdır. 2022-ci ildə Bakı şəhərində 177 marşrut xətti üzrə xidmət göstərilmişdir, onlardan 40%-i şəhərdaxili, 60%-i şəhəratrafi marşrut xətləridir. Vətəndaşların müraciət və şikayətləri, həmçinin təhlillər nəzərə alınmaqla Bakı şəhərində, Bakıatrafı qəsəbə və kəndlərdə avtobus xətlərinin artırılması istiqamətində 2022-ci ildə 7 yeni müntəzəm marşrut xətti yaradılmışdır. 4 şəhərdaxili, 3 şəhəratrafi xətlər daxil olmaqla, bu marşrut xətləri ilə gündəlik orta hesabla əlavə 23.000-dən artıq sərnişin rahat daşınmışdır. Yeni müntəzəm marşrut xətləri nəticəsində daha 30.000-ə yaxın vətəndaşın ictimai nəqliyyata əlçatanlığı təmin edilmişdir.

Şəkil. Optimallaşdırılan avtobus marşrut xətləri

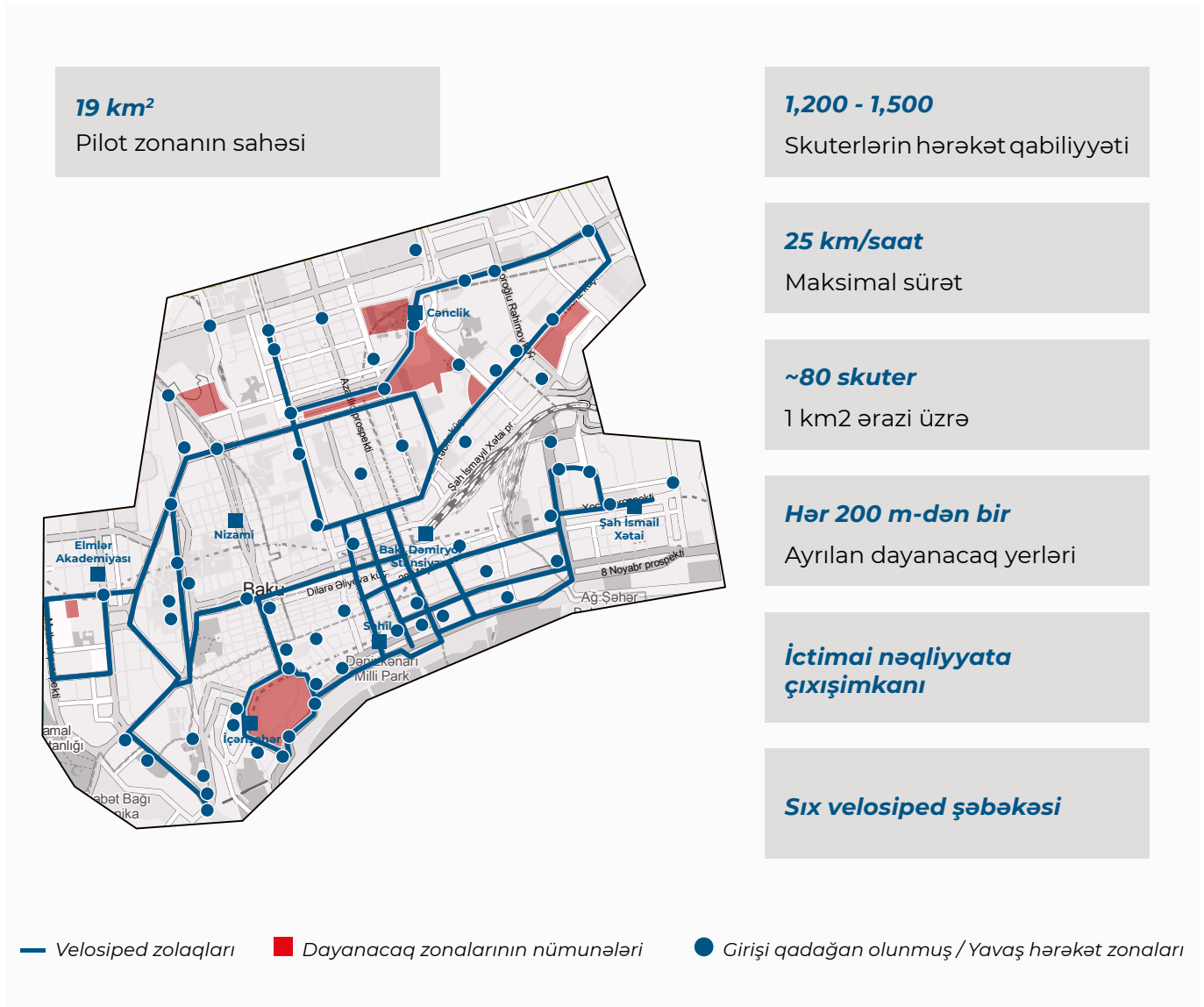




Mikromobillik

Şəhərin sıx olan yerlərində mikrohərəkətliyi təmin etmək məqsədilə 19 km² ərazi pilot zona olaraq müəyyən edilmişdir. Pilot zonada 25 km/saat sürətlə təqribən 1200-1500 ədəd skuterin hərəkəti nəzərdə tutulur. Beynəlxalq təcrübəyə əsasən ortalama olaraq 1 km ərazi üzrə 80 skuterin olması və sıx velosiped şəbəkəsi ilə əhatə olunması, eləcə də hər 200 m-dən bir dayanacaqaların qurulması mikromobilliyi təşviq etməklə şəhərin mərkəz hissələrdə tıxacların qarşısı alına bilər. Pilot zonanın yaradılması hesabına 9 mln fərdi səfərlərin baş verməsi gözlənilir.

Şəkil. Mikromobilliyin artırılması üçün nəzərdə tutulan pilot zona



Mənbə: BCG Mobillik layihəsi çərçivəsində təqdimat

Şəhəratrafi dəmir yolu xətti

Abşeron dairəvi dəmir yolu və ya Bakı şəhəratrafi dəmir yolu - Bakı, Sumqayıt şəhərləri və Abşeron yarımadasında yaşayan əhalinin gediş-gəlişini təşkil edən əhəmiyyətli elektrikli dəmir yolu xəttidir. Bu dəmir yolu xətti üzərində 10 qatarın hərəkəti nəzərdə tutulmuş və 2 hissədən ibarətdir:

1

Bakı sərnəşin - Biləcəri - Sumqayıt: Xəttin uzunluğu 42 km olmaqla üzərində Biləcəri, Xırdalan və Sumqayıt stansiya və dayanacaqları mövcuddur. Gələcək planda Keşlə, Dərnəgül, Binəqədi və Güzdək dayanacaqlarının da inşası nəzərdə tutulub.

2

Bakı sərnəşin - Sabunçu - Sumqayıt: Xəttin uzunluğu 49 km olmaqla üzərində Nərimanov, Keşlə, Koroğlu, Bakıxanov, Sabunçu Zabrat 1, Zabrat 2, Məmmədli, Pırşağı, Görədil, Novxanı və Sumqayıt stansiya və dayanacaqları mövcuddur. Gələcəkdə Nərimanov dayanacağında da qatarların dayanması nəzərdə tutulub

Şəkil. Abşeron dairəvi dəmir yolu xəttinin sxemi



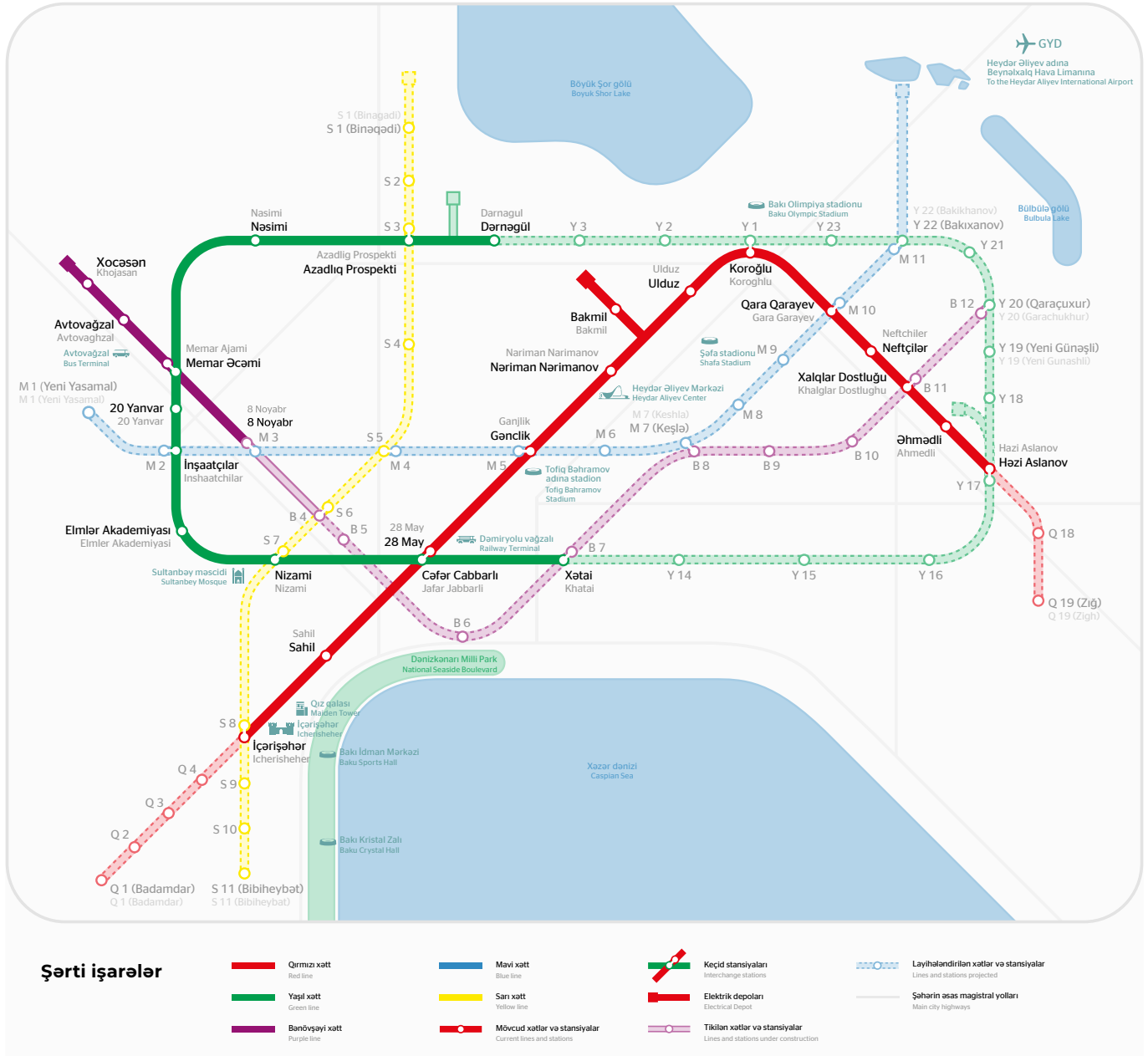


Metro

1967-ci il noyabrın 6-sında istifadəyə verilməklə böyük inkişaf yoluna başlayan Bakı metropoliteninin hazırda 27 stansiyası, 2 deposu, 314 ədəd sərnişin vaqonu və 41,2 kilometr uzunluğunda 3 xətti vardır.

Bakı metrosunun inkişafı Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 18 mart 2011-ci il tarixli 1408 sayılı "Bakı Metropoliteninin perspektiv inkişafı ilə bağlı əlavə tədbirlər haqqında" Sərəncamı ilə təsdiq olunmuş "Bakı Metropoliteni xətlərinin konseptual inkişaf sxemi" nə və "Bakı metropoliteninin 2011-2015-ci illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramının həyata keçirilməsi üçün tədbirlər planına uyğun olaraq müəyyən edilib.

Şəkil. Bakı Metropoliteni xətlərinin konseptual inkişaf sxemi



Perspektiv plana əsasən,

Qırmızı xətt

Badamdar qəsəbəsindən başlayaraq Zığ qəsəbəsindəkə uzanacaq və ümumi uzunluğu 28,5 km olacaq. 19 stansiyadan ibarət olacaq xəttin 13 stansiyası və 1 elektrik deposu istismardadır. Layihədə "İçərişəhər" stansiyasından sonra 4, "Həzi Aslanov" stansiyasından sonra 2 stansiyanın inşası nəzərdə tutulub.

Yaşıl xətt

Xətai, Nəsimi, Yasamal, Binəqədi, Nəriman Nərimanov, Nizami, Sabunçu və Suraxanı rayonlarını əhatə etməklə, ümumi uzunluğu 41,8 km olacaq. Perspektiv inkişaf planına uyğun olaraq, gələcəkdə bu xətt üzrə Bakı metrosunda ilk dəfə qatarların dairəvi hərəkəti təşkil olunacaq. 23 stansiyası olacaq xəttin hazırda 10 stansiyası istismardadır. Xəttin bir elektrik deposu inşa olunur, daha biri isə layihələndirmə mərhələsindədir. Perspektiv inkişaf planına uyğun olaraq, "28 May" stansiyasının layihəsini dəqiqləşdirərək yenidən qurulmasının başa çatdırılması ilə mövcud Qırmızı və Yaşıl xətlərin ayrılması onların hər birində qatarların sərbəst hərəkətinin təşkili nəzərdə tutulub.

Bənövşəyi xətt

Xocəsən qəsəbəsindən başlayaraq Qaraçuxur qəsəbəsindəkə uzanacaq və uzunluğu 18,5 km olacaq. Metropolitenin perspektiv inkişaf planının birinci prioritet istiqamətinə daxil olan Bənövşəyi xəttin "Avtovağzal" və "Memar Əcəmi" stansiyaları 2016-cı il aprel ayının 19-da sərnişinlərin istifadəsinə verilib. "8 Noyabr" stansiyası isə 2021-ci il may ayının 29-da açılıb və 2 gün sonra ilk sərnişinlərini qəbul edib. Bu xətt üzrə 6-sı keçid olmaqla, 10 yeni stansiya inşa olunmalıdır. Hazırda Xocəsən qəsəbəsində Bənövşəyi xəttin deposunun və yerüstü stansiyasının, habelə Cəlil Məmmədquluzadə küçəsində 4-cü stansiyasının tikintisi davam edir.

Mavi xətt

Yeni Yasamal yaşayış sahəsindən başlayaraq Sabunçu rayonunun Bakıxanov qəsəbəsinə qədər uzanacaq və uzunluğu 16,3 km olacaq. Xətt üzrə 7-si keçid olmaqla, 11 stansiya və 1 elektrik deposu tikiləcək.

Sarı xətt

Binəqədi rayonundan başlayaraq Səbail rayonunun Bayıl qəsəbəsindəkə uzanacaq və uzunluğu 14,7 km olacaq. Bu xətdə 5-i keçid olmaqla, 11 stansiya və 1 elektrik deposu inşa olunacaq. Perspektiv inkişaf planına uyğun olaraq yeni xətlərin tunel, stansiya və depolarının inşası ilə yanaşı, mövcud stansiyaların mərhələlərlə yenidən qurulması və müasir avadanlıqlarla təchiz olunması, dərin özüllü birçığışlı stansiyaların ikinci çıxışlarının tikintisi aparılır.

"Bakı metropoliteninin 2011-2015-ci illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramına əsasən dərin özüllü stansiyalarında ikinci giriş-çıxışların inşası da nəzərdə tutulub. 2009-cu il dekabrın 30-da "28 May", 2015-ci il dekabrın 28-də "Elmlər Akademiyası" stansiyalarının ikinci giriş-çıxışları istismara verilib.

Həmin proqrama uyğun olaraq, 2008-ci il dekabrın 29-da "İçərişəhər", 2011-ci il dekabrın 30-da "Koroğlu", 2015-ci il mayın 5-də "28 May", 2018-ci il iyunun 7-də "Sahil", 2019-cu il martın 26-da "Bakmil" və sentyabrın 12-də "Xətai" stansiyaları əsaslı təmir olunaraq, yeni görkəmi ilə sərnişinlərin istifadəsinə verilib.

"Bakı Metropoliteni Xətlərinin Konseptual İnkişaf Sxemi" nə əsasən, gələcəkdə metropolitenin ümumi şəbəkəsi 3 mövcud (Qırmızı, Yaşıl və Bənövşəyi) və 2 əlavə yeni xətt (Mavi və Sarı) olmaqla, 5 xətdən, 76 stansiyadan, 6 elektrik deposundan və 119,1 km metro xəttindən ibarət olacaq. Metropolitenin 51 yeni stansiyanın inşa edilməsi və 84,3 km metro xəttinin çəkilməsi nəzərdə tutulub.

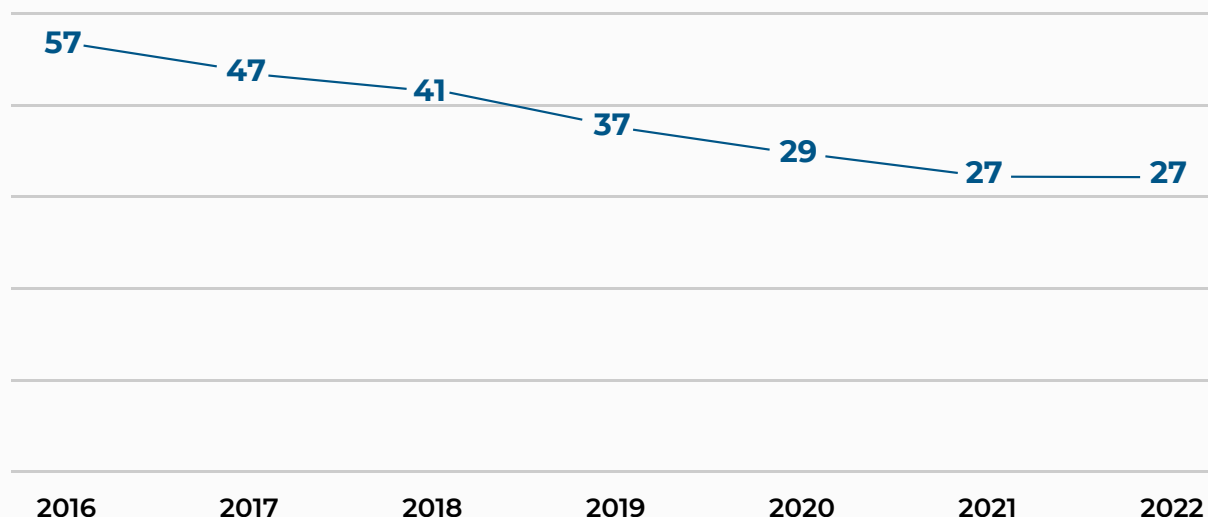


2. Mobilliyə dair nəqliyyat parkı Avtobus parkı

Bakı şəhərində avtobus daşıyıcılarının optimallaşdırılması üzrə işlər görülmüşdür. Son 5 ildə avtobus marşrut şəbəkəsinin daha da effektiv işləməsi, üst-üstə düşən marşrut saylarının azaldılması və marşrut şəbəkəsinin genişləndirilməsi, habelə avtobus daşıyıcılarının keyfiyyətinə və göstərdiyi xidmətə nəzarəti asanlaşdırmaq üçün Bakıda fəaliyyət göstərən avtobus daşıyıcılarının sayı 27-yə qədər azaldılmışdır.

Şəkil. Daşıyıcı saylarının 2016-2022-ci illər üzrə dinamikası

Daşıyıcıların sayı

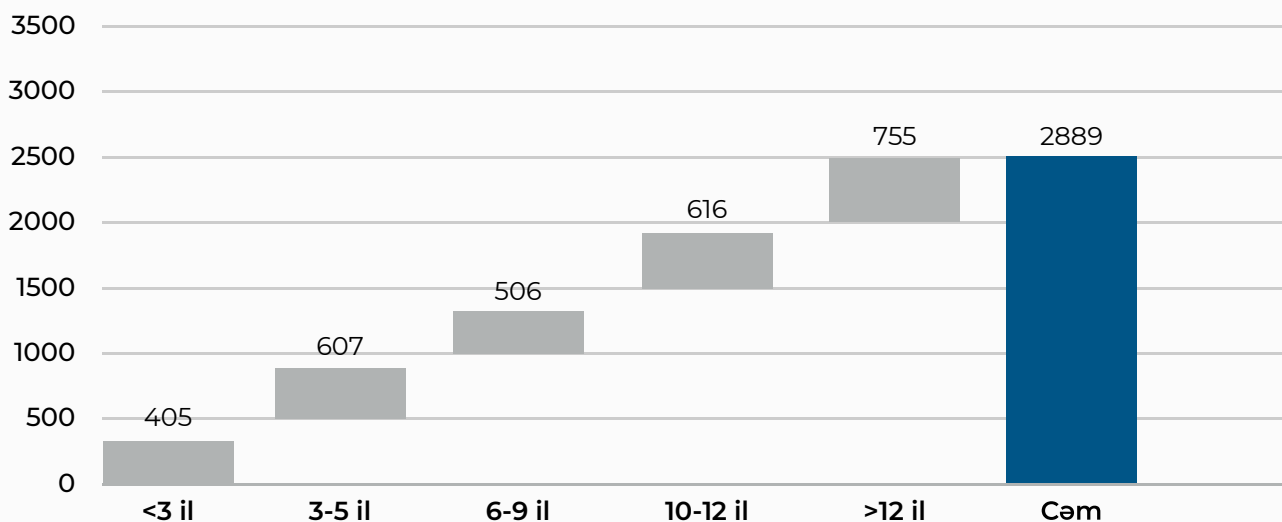


Məlumata əsasən Bakı şəhərində marşrutlar üzrə fəaliyyət göstərən avtobusların sayı 1979 ədəddir ki, onların təqribən yarısı (936 ədəd və ya 47%) BakuBus, Çinar Trans və Xəliq Faiqoğlu daşıyıcıları tərəfindən idarə olunur. Marşrutlar üzrə fəaliyyət göstərən avtobusların təqribən 30%-i (582 ədəd) ekoloji təmiz təbii sıxılmış qazla (CNG) işləyir. Bundan əlavə olaraq avtobusların 42.7%-i beynəlxalq Avro 5 və Avro 6 standartlarına cavab verir.

Bakı şəhərində mövcud olan avtobusların 35%-i 10 ildən çox istismar edilmişdir. Yeni avtobusların əksəriyyəti BakuBus-un son illərdə aldığı BMC və İveco markalı avtobuslar təşkil edir.

Şəkil. Bakı şəhərində mövcud olan avtobusların yaş həddi.

Daşıyıcıların sayı



Mənbə: BNA, 2022.





Baku Bus

Böyük şəhərlərdə sənişinlərin fasiləsiz, rahat, təhlükəsiz hərəkətinin və yerlərdə nəqliyyatın mobilliyinin artırılmasında ictimai nəqliyyatın mühüm rolu vardır. Bu cəhətdən sənişinlərə Bakı şəhərində keyfiyyətli ictimai nəqliyyat xidmətinin göstərilməsində “BakuBus”ın əhəmiyyəti vurğulanır.

Son məlumatlara əsasən,

- Bakı şəhərində istismarda olan avtobusların 29%-i Cəmiyyət tərəfindən təmin edilir;
- 180 ədəd marşrut xəttinin isə 36-ı Cəmiyyət tərəfindən idarə olunmaqdadır (20%);
- Cari ilin ilk 9 ayında Cəmiyyətin avtobusları ilə ümumilikdə 88,5 mln sənişin daşınmışdır ki, bu da ötən ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə 13% artıqdır.
- Sözügedən dövr ərzində sənişindəşımaya fəaliyyətindən daxil olan vəsait təqribən 25 mln manat olmuşdur (+47% artım)
- Hər 4 səyahətdən biri Cəmiyyətin avtobusları ilə yerinə yetirilməkdədir (25%).
- 2023-cü ilin ümumi proqnozuna əsasən ~125 mln sənişinə xidmət göstərilməsi nəzərdə tutulmuşdur ki, bu da ötən illə müqayisədə 17% çoxdur.
- Cəmiyyətin avtobus parkının texniki vəziyyəti aşağıdakı kimidir:
- Cəmiyyətin avtobus parkını 1 049 ədəd avtobus təşkil edir və onların yalnız 579-u (55%) hazırda istismarda və ya ehtiyatda olan avtobuslardır;
- Yerdə qalan avtobuslardan 238 ədədini (23%) qəzalı və ya ehtiyat hissəsi (validator) çatışmayan, 232 ədədini (22%) isə təmirdə olan avtobuslar təşkil edir;

Sənişindəşımaya həcmindəki artım əsasən xəttə buraxılan avtobusların sayı ilə bağlıdır. Cari ilin ilk 9 ayı ərzində reysə ortalama çıxarılan 469 ədəd avtobus sayı Cəmiyyətin fəaliyyət göstərdiyi əvvəlki illərin maksimum göstəricisindən 76 ədəd çoxdur (+20%). Sentyabr ayından etibarən reysə ortalama çıxış sayı həftəsonları istisna olmaqla 550-dən yuxarı olmuşdur (+80% və ya 245 ədəd çox). Qeyd edək ki, sentyabr ayında gündəlik çıxış sayı və sənişindəşımaya həcmi rekord həddə (müvafiq olaraq 572 ədəd və 11,1 mln sənişin) çatmışdır.

Baku Bus-un növbəti il üzrə bütün avtobus parkına texniki xidmətin təşkil edilməsi nəzərdə tutulur. Belə ki, 300 ədəd BMC20 markalı avtobusun təmirinin müsbət təcrübəsini nəzərə alaraq, kənar təchizatçı ilə 435 ədəd BMC21 və BMC22 markalı avtobusa (1370 avro/1 avtobus üzrə) texniki xidmət göstərilməsi üçün müqavilə cari ilin noyabr ayında imzalanmışdır. Texniki xidmətin avtobusların əhatə dairəsinin artırılması nəticəsində cari ilin sonlarına qədər gündəlik xəttə çıxan avtobusların sayının 740 ədədə çatdırılması mümkündür. Yekun nəticə olaraq növbəti il üçün sənişindəşımamanın 165 milyonadək (keçən illə müqayisədə +53% və ya 60 milyon) artması planlaşdırılır.

Taksi Parkı

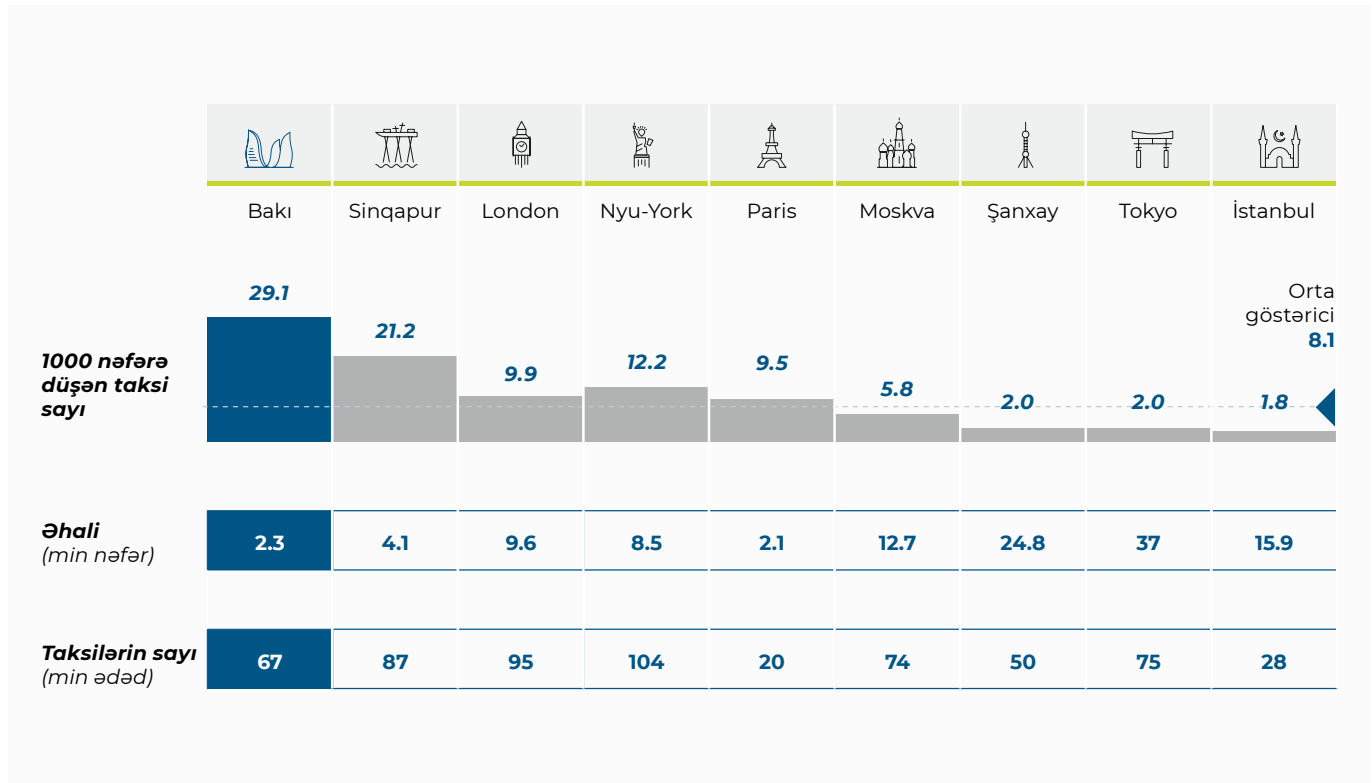
Digər ictimai nəqliyyat rejimləri ilə müqayisədə taksilər sərnişinlər üçün yüksək çeviklik və rahatlıq təmin edir. Taksilər həftədə 7 gün 24 saat mövcud olan qapıdan-qapıya xidmətini təmin edə bilər. Onlar sabit marşrutlar və ya əvvəlcədən təyin edilmiş giriş nöqtələri ilə məhdudlaşmırlar.

Bildiyimiz kimi 2023-cü ilə qədər Azərbaycanda və xüsusən də Bakıda taksi sənayesində tətbiq olunan tənzimləmə metodları demək olar ki yox idi. Fərqli qanunlarda və hökumət tərəfindən verilmiş fərmanlarda təsvir olunan tənzimləmə metodlarının əksəriyyətində keyfiyyət tədbirləri mövcud idi, lakin onlar ya ümumiyyətlə tətbiq edilmirdi və ya çox zəif tətbiq edilir.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin "Avtomobil nəqliyyatı haqqında", "Yol hərəkəti haqqında", "Lisensiyalar və icazələr haqqında" və "Dövlət rüsumu haqqında" Qanunlara, eləcə də İnzibati Xətalər və Vergi Məcəllələrinə dəyişiklik edilməsi ilə bağlı 18 avqust 2023-cü il tarixli müvafiq fərmanları ilə taksi fəaliyyətinin tənzimlənməsinə başlanılmışdır.

Beynəlxalq məsləhətçi şirkətin təhlili və taksi aqreqatorlarının verdiyi məlumata görə Bakı şəhəri üzrə taksi fəaliyyəti ilə bağlı qeydiyyatdan keçmiş taksilərin sayı 67 min ədəddən. Müqayisə üçün bildirilir ki, bir sıra şəhərlərlə müqayisədə əhalinin Bakı şəhəri üzrə hər min nəfərinə düşən taksi sayı təqribən 4 dəfə çoxdur.

Şəkil. İri şəhərlərdə taksilərin sayı ilə bağlı müqayisəli təhlil



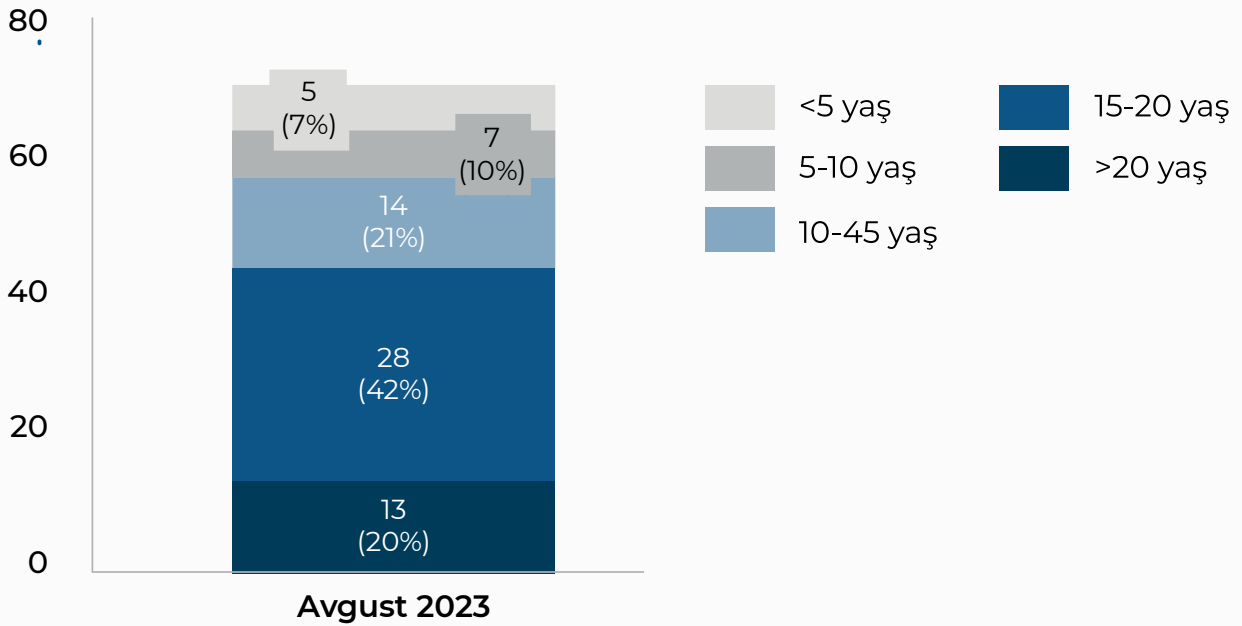
Mənbələr: Rəsmi internet saytları (məsələn, Böyük Britaniya hökuməti); Statistikalər; EY araşdırması.



Qeyd olunan parkın təqribən 60%-nin yaşı 15 ildən yuxarıdır. Məsləhətətçi şirkət tərəfindən aparılmış sorğuya əsasən taksi fəaliyyətindən məmnunluq səviyyəsi 10 baldan 5.7 bal olmuşdur ki, məmnunluğun aşağı olmasına əsas səbəblərdən biri olaraq avtomobillərin köhnə və texniki vəziyyətinin qənaətbəxş olmamasıdır.

Şəkil. Bakı şəhəri üzrə taksi parkı və istismar yaşı (cari ilin avqust ayı üzrə)

Min taksi



Dəmiryolu parkı

Dəmiryolu ilə sərnişindaşıma parkını 10 qatar təşkil edir ki, bu qatarlardan 9-u Stadler Kiis tipli qatarlardır. Qatarların əksəriyyəti Bakı-Dairəvi marşrutu üzrə istismardadır.

Şəkil. Sərnişindaşıma istismarda olan Stadler Kiis markalı qatarlar



7 ədəd
Bakı - Dairəvi

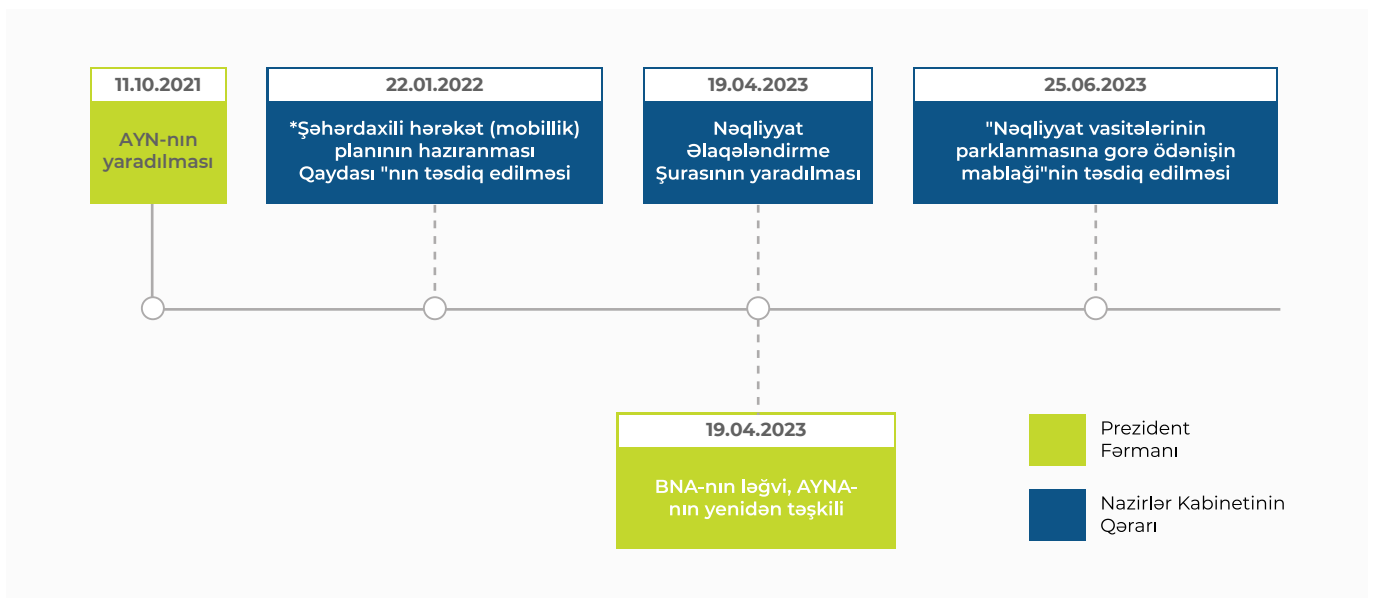
1 ədəd
Bakı - Gəncə - Bakı*

1 ədəd
Ehtiyat qatar
(təmirdədir)

3. Tənzimləyici qurum

Prezident İlham Əliyevin "Avtomobil nəqliyyatı sahəsində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi ilə bağlı bəzi tədbirlər haqqında" 2021-ci il oktyabrın 11-də imzaladığı Fərmana əsasən, Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin tabeliyində "Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyi" (Bundan sonra AYNA) publik hüquqi şəxs yaradılıb. Agentlik Dövlət Avtomobil Nəqliyyatı Xidmətinin və tabeliyindəki müəssisə və regional nəqliyyat məhdud məsuliyyətli cəmiyyətlərinin, eləcə də Sumqayıt və Gəncə Avtomobil Nəqliyyatı ilə Sərnişindaşıma İdarələrinin əsasında yaradılıb. Cənab Prezidentin 19 aprel 2023-cü il tarixli Fərmanı ilə Bakı Şəhər İcra Hakimiyyəti başçısının tabeliyindəki "Bakı Nəqliyyat Agentliyi" publik hüquqi şəxsi ləğv edilmiş və AYNA-ya qoşulma formasında yenidən təşkil edilmişdir. Bununla da ölkə ərazisində ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələri ilə müntəzəm sərnişindaşıma və taksi minik avtomobilləri ilə sərnişindaşıma sahəsində tənzimləmənin və nəzarətin həyata keçirilməsi Nazirliyə həvalə edilmişdir. Həmçinin avtomobil nəqliyyatı ilə müntəzəm sərnişin daşımaları üzrə marşrut sxeminin, avtonəqliyyat vasitələrinin hərəkət cədvəlinin müəyyən edilməsi, avtomobil nəqliyyatı ilə müntəzəm şəhərdaxili (rayondaxili), şəhərlərarası (rayonlararası) və beynəlxalq marşrutlar üzrə sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə daşıyıcıların müsabiqəyə cəlb edilməsi, mərkəzləşdirilmiş dispetçer xidmətinin, gediş haqqının nağdsız ödənilməsinə təmin edən ödəniş sisteminin yaradılması, avtovağzal və avtostansiyaların göstərdikləri xidmətlərin səviyyəsinə nəzarət, avtonəqliyyat vasitələrinin reysqabağı texniki müayinəsi, sürücülərin isə reysqabağı tibbi müayinəsi üçün müvafiq məntəqələrin təyin edilməsi də AYNA-ya həvalə olunmuşdur.

Şəkil. Mobilliklə bağlı baş vermiş önəmli hadisələrin xronikası





4. Strateji layihələr

Sərnişindaşıma qatarlarının (Standler) alışı

Şəhəratrafi dəmir yolu xidmətlərinin tezliyini artırmaq və Bakı ilə Sumqayıt arasında intensiv marşrut axınını sənəitmək üçün üçün Abşeron dairəvi marşrutu üçün əlavə 3 qatarın alınması və xəttə buraxılması nəzərdə tutulmuşdur. Dəmiryolu nəqliyyatı ilə sərnişindaşıma fəaliyyəti dayanıqlı olmadığından yeni qatarların alınması üçün dövlət tərəfindən subsidiyanın ayrılmasına ehtiyac vardır. Məlumat üçün bildirilir ki, Abşeron dairəvi dəmiryolu ilə 2022-ci ildə 5 mln-dan artıq sərnişin daşınmış, əlavə qatarların cəlb olunması ilə digər nəqliyyat növlərindən qazanılmış sərnişin sayı hesabına daha da artması istisna edilmir. 3 ədəd qatarın alınması üçün tələb olunan vəsaitin həcmi 73.4 mln manat həcmində dəyərləndirilir.

Yolların əlaqəliliyi və marşrut şəbəkəsinin optimallaşdırılması

Azərbaycan hökuməti Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin koordinasiyası ilə "Mobilliyin transformasiyası" layihəsinə start vermişdir ki, bu layihə tıxac, təhlükəsizlik, əlçatanlıq, inklüzivlik, əlaqə və nəqliyyatla bağlı ekoloji problemlər kimi hərəkətlilik problemlərini həll edəcək təşəbbüslərin inkişafında inteqrasiya olunmuş yanaşmanın tətbiqi üçün nəzərdə tutulmuşdur. Layihə qrupu, xüsusi təşəbbüslərin təsirini hesablamaqla qərar qəbulətmə prosesini asanlaşdıracaq və beləliklə də hökuməti yüksək qiymətə, aşağı təsirə malik potensial layihələrdən qoruyacaq Rəqəmsal Əkizlərin inkişafı üzərində işləyir. Müvafiq Rəqəmsal Əkizdə Bakı şəhərinin Baş Planında qeyd olunan bir sıra layihələrdən 15-nin simulyasiyası aparılmış və layihələrin müvafiq təsiri ölçülmüşdür. Təhlillər əsasında dövlət büdcəsindən ayrılacaq vəsaitin miqdarı müəyyən ediləcək. Yekun nəticədə yolların əlaqəliliyi və marşrut şəbəkəsinin optimallaşdırılması gözlənilir.

Elektrik avtobusların alınması

2024-cü ildə mövcud parkı ekoloji cəhətdən təmiz nəqliyyat vasitələri ilə əvəz etmək üçün hər biri 450 min avro olmaqla 100 ədəd elektrobuss, habelə bu avtobuslara xidmət göstərmək üçün hər biri 1 mln manat olmaqla 20 ədəd şarj aparatının alınması nəzərdə tutulur. Bundan başqa, ümumi dəyəri 50 mln manat dəyərində elektrik yarımstansiyasının (elektrik dolum məntəqəsi daxil) və deponin tikintisi üçün aidiyyəti qurumlar arasında müzakirələr gedir.

“Mobillik xidmət kimi” (MaaS)

Bakıda MaaS xidmətlərinin tətbiqi və təşviqi şəhər nəqliyyatı xeyrinə motorizasiya dərəcəsini (şəxsi avtomobillərdən istifadəni) azaldar və nəticədə nəqliyyat xərclərini, sıxlığı və ətraf mühitə təsiri minimallaşdırır. MaaS pilot layihələrinin nəticələrinə əsasən fərdi minik avtomobillərindən istifadə 50%-dək aşağı düşmüşdür.

MaaS həllərindən istifadə etməklə şəhər mobilliyinin əsas komponentlərini, o cümlədən hərəkət nümunələrini anlamaq və nəticədə sənişin axınıni optimallaşdırmaq mümkündür. MaaS xidmətlərinin ən önəmli komponentlərindən biri də sənişindəşımaya üzrə nəqliyyat növlərinin tətbiqetməyə inteqrasiyasını təmin etməkdir. Tətbiqetmənin əsas xüsusiyyətləri aşağıdakılardır:

- Səyahət planlaması: MaaS tətbiqləri istifadəçilərə səyahət vaxtları, gediş haqqı və mövcudluq daxil olmaqla, nəqliyyat variantları haqqında real vaxt məlumatı təqdim etməklə səyahətlərini planlaşdırmağa imkan verir.
- Bilet rezervasiyası: MaaS proqramları istifadəçilərə birbaşa tətbiqdən nəqliyyat biletlərini bron etmək və ödəmək imkanı verir. Bu, hər bir nəqliyyat provayderindən ayrıca bilet almaq ehtiyacını aradan qaldırır.
- Real vaxt rejimində izləmə: MaaS tətbiqləri nəqliyyat vasitələrinin real vaxt rejimində izlənməsini təmin edə bilər ki, bu da istifadəçilərə onların səfərlərinin nə vaxt gələcəyini görməyə imkan verir.
- Ödənişin işlənməsi: MaaS tətbiqləri istifadəçilər üçün rahat və qüsursuz ödəniş təcrübəsi təmin edərək təklif etdikləri bütün nəqliyyat variantları üçün ödənişləri emal edə bilər.
- Fərdiləşdirilmiş tövsiyələr: MaaS tətbiqləri nəqliyyat seçimləri üçün fərdi tövsiyələr vermək üçün istifadəçi məlumatlarından istifadə edə bilər. Məsələn, onlar qısa bir səfər üçün velosiped payı seçimini və ya daha uzun səfər üçün qatar seçimini tövsiyə edə bilərlər.

MaaS tətbiqlərinin bəzi nümunələri bunlardır:



Whim: Whim Helsinki, Stokholm, Göteborq və Antverpendə mövcud olan MaaS proqramıdır. O, ictimai tranzit, ortaq mobillik, taksilər və avtomobil mübadiləsi də daxil olmaqla müxtəlif nəqliyyat variantlarını təklif edir.



Moovit: Moovit dünyanın 2800-dən çox şəhərində mövcud olan MaaS proqramıdır. O, ictimai tranzit, paylaşılan mobillik və taksilər haqqında real vaxt məlumatı təqdim edir.



UrbanGo: UrbanGo Berlin, Hamburq və Münhendə mövcud olan MaaS proqramıdır. O, ictimai tranzit, ümumi hərəkətlilik və velosipedlər daxil olmaqla müxtəlif nəqliyyat variantlarını təklif edir.

5. “Case study”

Dəmiryolu ilə sərnişindaşımının artırılması

2023-cü ilin əvvəllərindən start götürmüş “Mobilliyin Transformasiyası” layihəsi çərçivəsində dəmir yolu nəqliyyat üzrə sərnişindaşımaların artırılması məqsədilə təhlillər aparılmış, mövcud cədvəlin optimallaşdırılması, eləcə də sərnişin tutumunun maksimum istifadəsinin təmin edilməsi üçün tədbirlər müəyyən olunmuşdur. Belə ki, 8 sentyabr 2023-cü il tarixində şəhərətrafı daşımalar üzrə reys sayı 50 reysdən 56 reysə qədər artırılmışdır. Cədvəlin optimallaşdırılması ilə yanaşı, biznes sinfinin ləğvi hər reysdə əlavə 130 sərnişinin daşınmasına imkan yaratmışdır ki, qeyd olunan tədbirlər nəticəsində 2 oktyabr 2023-cü il tarixində Abşeron dairəvi dəmir yolu xətti ilə sərnişin daşınmasında rekord hədd qeydə alınmışdır. Həmin gün Bakı-Sumqayıt-Bakı sürətli elektrik qatarları ilə 30,300 nəfər sərnişin daşınmışdır.

Bunlarla yanaşı, 13 oktyabr tarixində “ADY” QSC köhnə vaqonların təmiri əsasında 1 qatar formalaşdırmış və Sumqayıt-Bakı-Sumqayıt istiqamətində əlavə 4 ekspres qatar təyin etməklə reys sayını gündəlik 60 reysə kimi çatdırmışdır. Qeyd olunan tədbirlər nəticəsində Abşeron dairəvi dəmir yolu xəttində sərnişin daşınmasında dəmir yolu nəqliyyatının payı artmışdır.

Brutto sərnişindaşıma müqaviləsi

Mobillik layihəsi çərçivəsində ümumi xərc müqaviləsinə keçidin mümkünlüyü müzakirə edilmişdir. Aparılmış təhlillərə əsasən, ictimai nəqliyyatda sərnişindaşıma keyfiyyətinin artırılması üçün növbəti il üzrə yeni maliyyə-əməliyyat modeli “Brutto müqavilə”yə keçid nəzərdə tutulur ki, bu da gediş haqqı tarifinin hər sərnişin üçün deyil, avtobusun qət etdiyi məsafəyə uyğun olaraq ödənilməsinə özündə əks etdirir. Bununla da, daşıyıcı şirkətlərin investisiya, əməliyyat xərcləri və mənfəəti nəzərə alınmaqla xərclərin tam qarşılanmasına imkan verəcəkdir. Brutto müqaviləsinə keçidlə marşrut şəbəkəsinin optimallaşma məsələsinə də diqqət yetirilməsi tələb olunur.

Pilot layihə: Elektrik avtobusunun sınaqdan keçirilməsi

Mövcud avtobus parkının ekoloji cəhətdən təmiz nəqliyyat parkı ilə əvəzlənməsi qiymətləndirilmişdir. CNG avtobusları ilə yanaşı, hökumət ictimai nəqliyyatın davamlı inkişafı üçün elektrobusların alınmasını da nəzərdən keçirir. Bununla əlaqədar olaraq 19 sentyabr 2023-cü il tarixindən sınaq məqsədilə mərkəzi marşrut xətti üzrə elektrobus (BYD B12E01) istifadəyə verilmişdir. Elektrobus gündə 5 dövr (təxminən 225 km) tamamlayır. Sınaq rejimi məlumat əsaslı qərar qəbulu prosesinin asanlaşdırılmasında yardımçı olacaqdır.

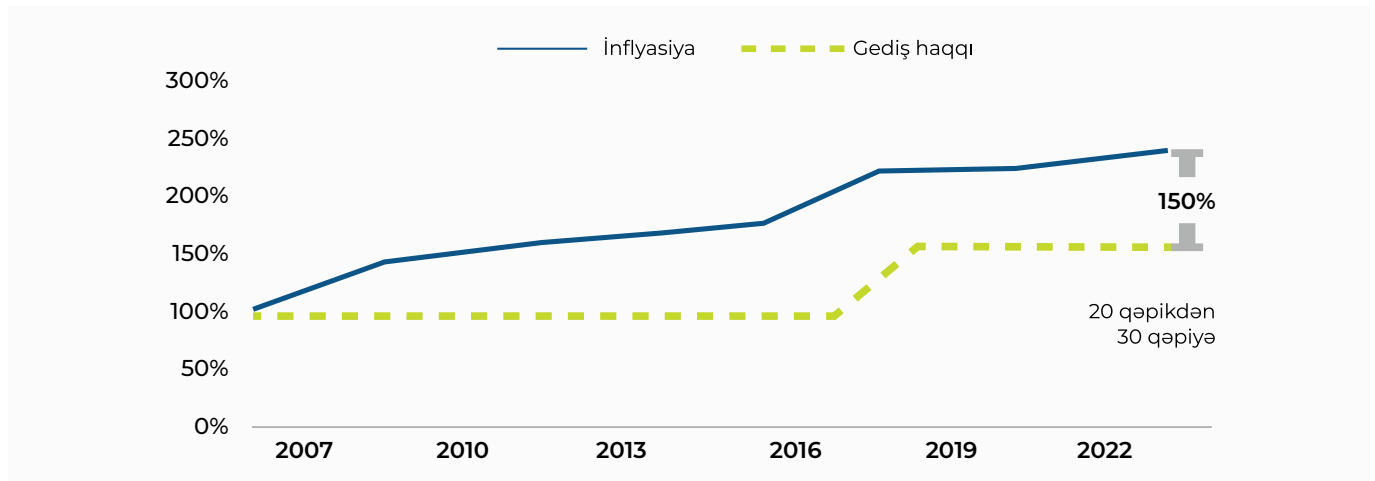
Avtobusla şəhərdaxili sərnişindəşinə tarifinin artırılma zərurəti

Tarif (qiymət) Şurasının 2023-cü il 31 yanvar tarixli 7 nömrəli qərarı ilə Müntəzəm şəhərdaxili avtobus marşrutlarında sərnişindəşinə xidməti üzrə tarif 30 qəpikdən 40 qəpiyə artırılmışdır.

Son illərdə dünya bazarında, eləcə də daxili bazarda istehsal və xidmət sahəsində qiymətlərin artması müşahidə edilməkdədir. Və digər sahələrdə olduğu kimi ictimai nəqliyyatda da əməliyyat xərcləri əhəmiyyətli artmış və nəticədə gediş haqqının artırılması zərurəti yaranmışdır.

Azərbaycanda son illərdə artan əməliyyat xərcləri fonunda ictimai nəqliyyat qiymətləri daha aşağı tempə artmışdır. 2007-2022-ci illər arasında qiymətlər (rəsmi inflyasiya) 2,6 dəfə artmasına baxmayaraq bu müddət ərzində gediş haqqı sadəcə 0,5 dəfə artmışdır (2018: gediş haqqı 20 qəpikdən 30 qəpiyə, inflyasiya: kumulyativ inflyasiya isə 26% dəyişmişdir).

Şəkil. Gediş haqqı və inflyasiya göstəricilərinin müqayisəli təhlili



Əvvəlki gediş haqqı ilə sərnişindəşinə üzrə keyfiyyətli xidmət göstərməyin mümkünsüzlüyü səbəbilə tariflərə yenidən baxılması üçün özəl daşıyıcı şirkətlər tərəfindən nazirliyə çoxsaylı müraciətlər daxil olmuşdur. Belə ki, dizel tipli yanacaqın və idxal olunan ehtiyat hissələrinin qiymətinin bahalaşması, avtobus parkının saxlanması və təmiri xərclərində kəskin artım, 2022-2023-cü illərdə ölkə üzrə minimum aylıq əməkhaqqının artması nəticəsində daşıyıcıların əməkhaqqı fondunun artması daşıyıcıların maliyyə vəziyyətini çətinləşdirməkdədir. Gediş haqqının əvvəlki qaydada saxlanardısı, daşıyıcıların kumulyativ zərərləri il ərzində 250 mln manat təşkil edə bilərdi. Əlavə olaraq avtobusların xarici bazarlarda qiymətinin artması respublika üzrə avtobus parkının vaxtında yenilənməsinə maneə törədir.

Hazırda sərnişindəşimada mövcud olan gediş haqqı nəinki avtobusların kapital xərclərini, hətta əməliyyat xərclərinin müəyyən hissəsini qarşılanmasına kifayət edir. Aparılmış hesablamalara əsasən şəhərdaxili marşrut üzrə tarifi maya dəyəri 55-60 qəpikdir. Nəticə etibarilə, gediş haqqının 40 qəpiyədək artırılması daşıyıcıların kumulyativ zərərlərini il ərzində 50 mln manata qədər məhdudlaşdırdı. Qeyd olunanları nəzərə alsaq, gediş haqqının artırılması böyük ölçüdə sosial ədalət prinsipi nəzərə alınmaqla həyata keçirilmişdir. Nəqliyyat sektorunda keyfiyyətli xidmət tələb etmək üçün bu sahədəki iqtisadi rentabelliği təmin etmək və daşıyıcı şirkətlərin gəlirləri ilə xərcləri arasında düzgün proporsiyanın formalaşdırılması vacib şərtlərdəndir.



“Bakı Taksi Xidməti” MMC: yeni strategiyasının müəyyən edilməsi

Tərəfimizdən aparılan təhlillər nəticəsində müəyyən olunmuşdur ki,

- BTX-in biznes modeli dayanıqlı olmamaqla yanaşı taksi minik avtomobillərinin (aktivlərin) satınalma seçimində düzgün olmayan qərarlar qəbul olunmuş və aktivlərin saxlanması normalarına riayət edilməmişdir.
- BTX qiymət baxımından digər taksi operatorlarından bahalı olsa da, reputasiya baxımından premium mövqeyini bazarda qəbul etdirmədiyi üçün rəqabətçil deyildir.
- Mənəvi və fiziki köhnəmə şəhərin brend taksi imicinə zərbə vura bilər. Bu cəhətdən yeni taksi minik avtomobillərin alınmasına ehtiyac vardır.
- Sürücülər tərəfindən taksometr rejiminə əməl edilməməsi müştəri məmnuniyyətinin azalmasına və müştərilərin itirilməsinə gətirib çıxarır. Həmçinin, plandan yayınma, avtomaşınla kobud rəftar taksilərin bazardakı imicinə zərbə vurur.

BTX-in balansında səmərəli olmayan aktivlərin utilizasiyası və maliyyə-təsərrüfat vəziyyətinin yaxşılaşdırılması istiqamətində yeni təklif və yanaşmalar hazırlanmışdır:

Aktivlərin utilizasiyası: Qismən yararlı avtomobillərin taksi fəaliyyətinin yerinə yetirilməsi şərti ilə hərrac vasitəsilə regionlarda fəaliyyət göstərən sahibkarlara güzəştli şərtlərlə satılması və ya əvəzsiz qaydada şəhid ailələrinə və qazilərə verilməsi mümkündür. İstismara tam yararsız avtomobillərin isə metal qəbulu məntəqələrinə verilməsi nəzərdən keçirilə bilər. İlkin hesablamalara əsasən 356 ədəd minik avtomobillərinin metal qəbulu məntəqələrinə təqdim edilməsi nəticəsində minimal olaraq 150 min AZN gəlir qazanmaq imkanı vardır.

Biznes modelin yenidən nəzərdən keçirilməsi: Cari biznes model sürücülər tərəfindən alınan xidmət haqqı əsasında işləyir. Beynəlxalq təcrübəyə əsaslanan biznes modellərin araşdırılması, gəlir axını kanallarının təhlil olunması və genişlənməsi məqsədilə cari biznes modelin yenidən nəzərdən keçirilməsinə və bazar gözləntilərinə uyğunlaşdırılmasına ehtiyac vardır. Belə ki, aparılmış təhlillər əsasında gediş haqqının iki komponentdən ibarət olması (baza: 2 man (ilk 3 km üçün, məsafə əsaslı: 0.5 AZN/km) və qənaətbəxş vəziyyətdə olan TX4 və TX5 tipli avtomobillərin gündəlik 32km və 90km-dən çox məsafə qət etməsi müəssisənin dayanıqlılığına gətirib çıxara bilər.

Yeni strateji yanaşma: Alternativ versiyaların nəzərdən keçirilməsi zamanı qiymət optimizasiyası, avtomobillərdən başqa yanaşı infrastrukturaların və digər xidmətlərin ölkəyə multiplikativ təsirinə baxmaq lazımdır.

- İlk olaraq Çin və Yaponiyanın, o cümlədən digər aparıcı elektrik mühərriki istehsal edən şirkətləri ilə mümkün əməkdaşlığın müzakirəsi və 50+50 ədəd elektrik avtomobillərinin aşağı qiymətlə (TX5-lə müqayisədə 20-30% daha ucuz) idxalına başlaya bilər.
- Taksi xidməti üzrə tətbiqetmənin hazırlanması və fəaliyyətinin təmin edilməsi
- Həmçinin, avtomobillər üçün elektrik dolum məntəqələrinin və batareya dəyişmə məntəqələrinin ölkədə qurulması məsələsi alış müqaviləsində nəzərə alınmasının mümkünlüyü nəzərə alın bilər.
- Batareyaların utilizasiyasını əhatə edən dayanıqlı və əhatəli yaşıl taksi konsepsiyasının başlandırılması
- Hava limanına daxil olan turistlərin ölkəmizə qarşı münasibətinin formalaşdırılması onları qarşılayan sürücülərin etik davranış və onlara xidmət səviyyəsindən asılıdır. Bu cəhətdən hava limanlarında taksi stendlərinin qurulması və müəyyən edilmiş tarifə uyğun olaraq daşınması təklif edilə bilər.
- Turistlərin rahatlığının təmin olunması üçün avtomobillərin daxilində POS-terminalların quraşdırılmasına zəruriyyət vardır.



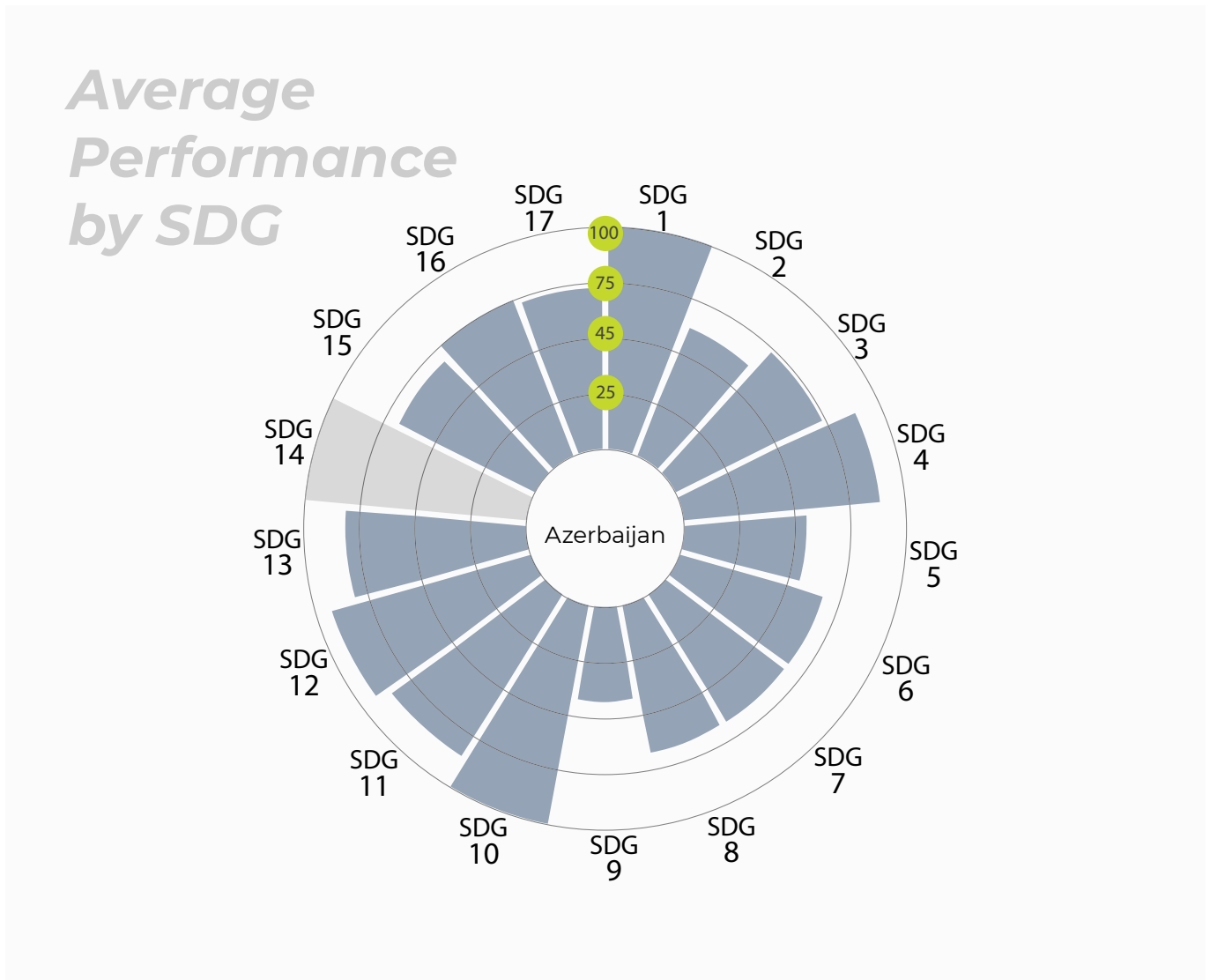
6. Dayanıqlılıq: Yaşıl nəqliyyat və təhlükəsizlik

Azərbaycan Respublikası Vergi Məcəlləsinin 164.1.41-ci maddəsinə əsasən, elektrikli nəqliyyat vasitələrinin idxalı (2019-cu il yanvarın 1-dən) və satışı (2022-ci il yanvarın 1-dən) ƏDV-dən azad edilib. Bundan başqa, istehsal tarixi 3 ildən çox, mühərrikinin həcmi 2500 kubsantimetrdən çox olmayan hibrid avtomobillərin idxalı və satışı 2022-ci il yanvarın 1-dən (2026-cı il yanvarın 1-dək) ƏDV-dən azad edilib. Mövcud ƏDV dərəcəsi Azərbaycanda isə 18% təşkil edir. Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 10 noyabr 2022-ci il tarixli 411 nömrəli qərarına əsasən, elektrik mühərrikli 3 ilədək (zavod buraxılış tarixindən) minik avtomobillərinin idxal gömrük rüsumu 0%-ə endirilib. ICE avtomobilləri üçün idxal tarifləri dəyişkəndir, mühərrikin həcmindən, yaşından, təyinatından və nəqliyyat vasitələrinin digər xüsusiyyətlərindən asılıdır.

Nəqliyyat vasitələri üçün vergi güzəştləri ilə yanaşı, infrastrukturun inkişafı üçün də qəbul edilmiş bəzi vergi güzəştləri mövcuddur. Azərbaycan Respublikası Vergi Məcəlləsinin 164.1.41-2-ci maddəsinə əsasən, elektrik mühərrikli avtomobillər üçün ikinci və üçüncü dərəcəli elektrik doldurucularının idxalı və satışı ƏDV-dən azad edilir (2022-ci il yanvarın 1-dən 3 il müddətinə). Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2022-ci il 10 noyabr tarixli 411 nömrəli qərarına əsasən, elektrikli nəqliyyat vasitələri üçün ikinci və üçüncü dərəcəli elektrik doldurucularının idxal gömrük rüsumunun dərəcəsi 0%-ə endirilib.

2022-ci il üçün BMT tərəfindən dərc olunan Dayanıqlı İnkişaf Hesabatında qeyd olunduğu kimi, Azərbaycanın Dayanıqlı İnkişaf Məqsədləri (DİM) üzrə əldə etdiyi nəzərəcarpacaq irəliləyiş ölkənin hərtərəfli və davamlı inkişafa nail olmaq üçün davamlı səylərinin sübutudur. Azərbaycanın 163 ölkə arasında 50-ci yerdə qərarlaşdığı hesabatın nəticələri ölkənin öz siyasət və praktikalarının qlobal səviyyədə tanınmış 17 DİM-ə uyğunlaşdırılması istiqamətində əldə etdiyi mühüm addımları vurğulanır (Şəkil).

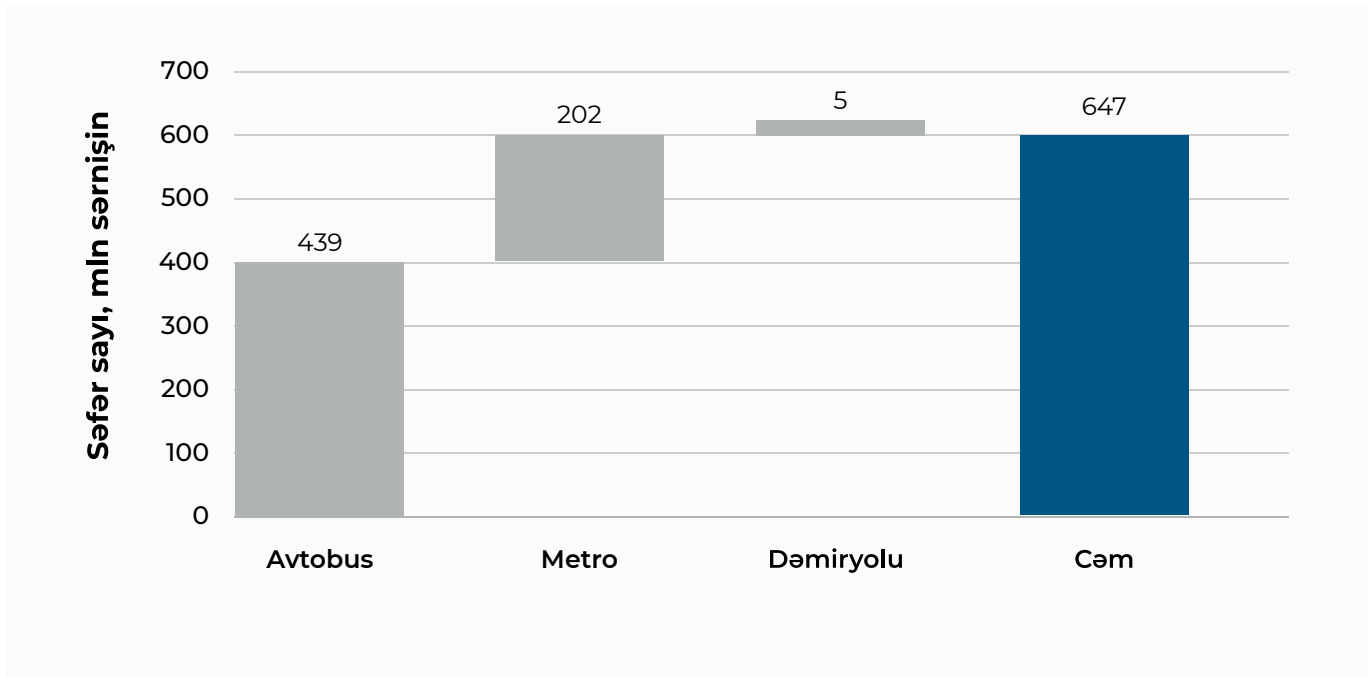
Şəkil. Azərbaycanın DİM üzrə 2022-ci il göstəriciləri. (Mənbə: BMT)



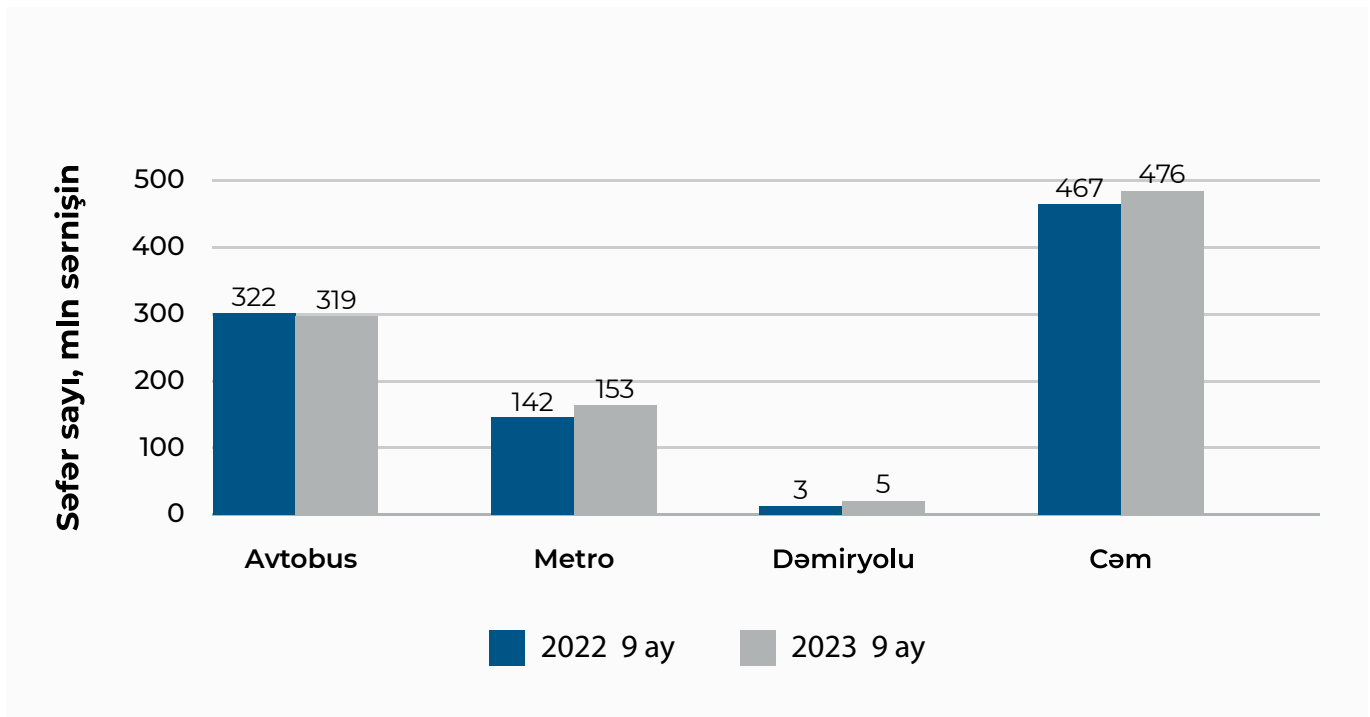
7. Statistiki göstəricilər

Bakı şəhərinin ictimai nəqliyyatında 2022-ci il üzrə təqribən 650 mln səfər yerinə yetirilmişdir və ya sərnişin daşınmışdır. Səfərlər avtobuslar, metro və Abşeron dairəvi dəmiryolu xətti vasitəsilə təşkil olunmuşdur.



Şəkil. Bakı şəhəri üzrə ictimai nəqliyyatda sərnişindəşımə (2022-ci il)

Cari ilin ilk 9 ayında Bakı şəhərinin ictimai nəqliyyatında təşkil olunmuş səfər sayı təqribən 476 mln olmuşdur ki, bu da 2022-ci ilin anoloji dövrü ilə müqayisədə 2% və ya 8.8 mln səfər çoxdur. Ötən illə müqayisədə səfər sayının ən çox artdığı (41%) nəqliyyat növü Abşeron şəhərətərafı dəmiryoludur ki, bu da Sumqayıtdan Bakıya əlavə reyslərin açılması ilə əlaqədardır.

Şəkil. Bakı şəhəri üzrə ictimai nəqliyyatda sərnişindəşımə (2022-2023 9 ay)

8. Hüquqi qanunvericilik bazası

Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunu təkmilləşdirmək öhdəliyi keçən illər ərzində həyata keçirilən müxtəlif dövlət proqramlarında özünü biruzə verir. 2000-ci illərin əvvəllərində Azərbaycan Respublikasında yoxsulluğun azaldılması və iqtisadi inkişaf üzrə Dövlət Proqramı ilk növbədə magistral yol infrastrukturunun təkmilləşdirilməsinə, havanın keyfiyyətinin monitorinqinə və kənd yerlərinin inkişafına yönəlmişdir. 2008-2015-ci illərdə Azərbaycan Respublikasında yoxsulluğun azaldılması və davamlı inkişaf Dövlət Proqramı və ondan sonra hazırlanan Dövlət

Proqramları mühərrikli nəqliyyat vasitələrinin karbon emissiyaları və idxal olunan avtomobillərin sayının artması ilə bağlı yaranan problemləri azaltmağa çalışırdı. Hökumət nəqliyyatın strateji əhəmiyyətini dərk edərək, sektorda tənzimləmələri və investisiyaları artırmaq üçün Asiya İnkişaf Bankı (AİB), Dünya Bankı, Avropa Birliyi və bir sıra bunun kimi beynəlxalq təşkilatlar və qurumlarla əməkdaşlıq edərək texniki yardım layihələri həyata keçirmişdir.

Son illər Azərbaycanda yol hərəkətinin təhlükəsizliyinə dair 2019–2023-cü illər üçün Dövlət Proqramı və Azərbaycan Respublikası regionlarının 2019–2023-cü illərdə sosial-iqtisadi inkişafı Dövlət Proqramı kimi 5 illik dövlət proqramları həyata keçirilib, nəqliyyat sektorunun əhəmiyyəti vurğulanıb. Bu proqramlar nəqliyyatın intellektual idarə edilməsi, ekoloji cəhətdən təmiz avtomobillər və yaşıl mobillik üçün infrastruktur kimi əsas məqsədləri vurğulayır.



9. Beynəlxalq əlaqələr

Tvinninq layihəsi

Layihənin əsas məqsədi Azərbaycanda yol hərəkəti təhlükəsizliyi məsələlərini daha yaxşı idarə etmək və koordinasiya etmək, ölüm və ya sağlamlığa ciddi xəsarət və sosial-iqtisadi zərərlə nəticələnən yol qəzalarının azaldılmasına töhfə vermək üçün müvafiq dövlət orqanlarının və digər maraqlı tərəflərin hüquqi və institusional potensialını və insan resurslarını təkmilləşdirməkdir. Layihə Azərbaycanda idarəetmənin təkmilləşdirilməsi, əlaqələndirilməsi və yol hərəkəti təhlükəsizliyi məsələlərinin həlli baxımından böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Sözügedən layihə Avropa İttifaqı tərəfindən maliyyələşdirilir və onun birbaşa benefisiarı Azərbaycan Respublikasının Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyidir.





Avtomobil nəqliyyatı



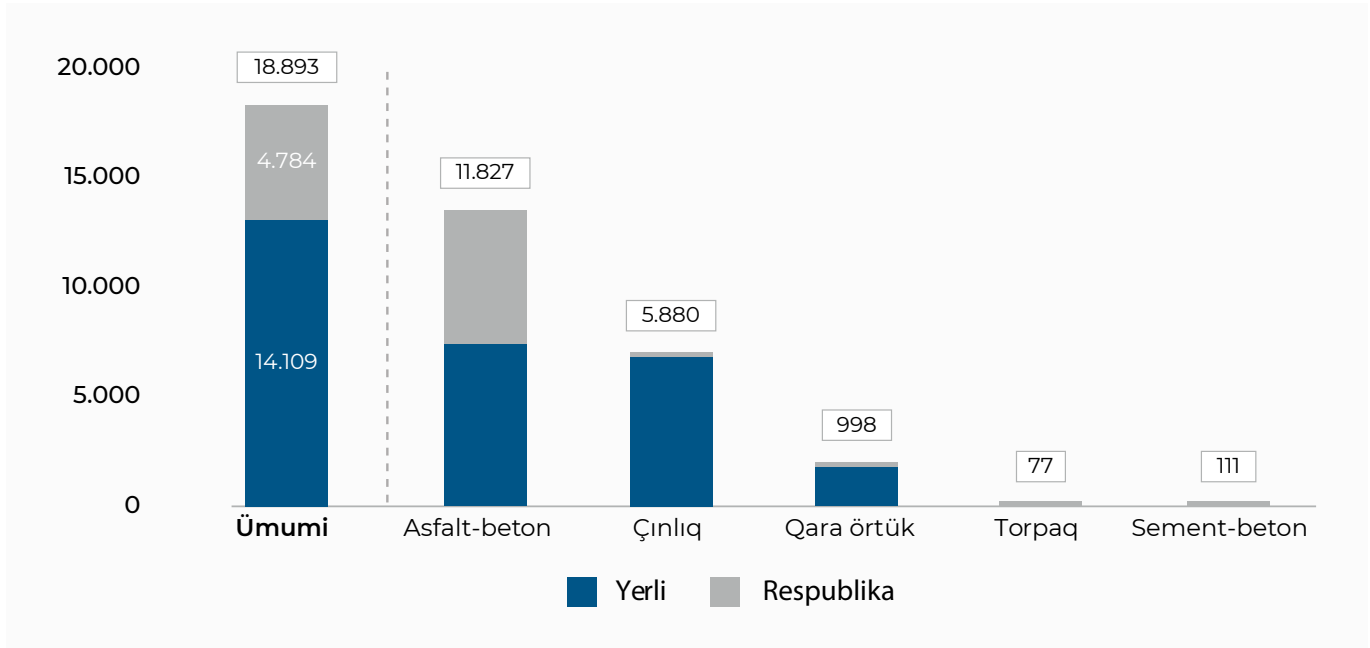
1. İnfrastruktur və ötürücülük qabiliyyəti

Nəqliyyat-yol infrastrukturunu avtomobil ilə yüklərin ardıcıl və təhlükəsiz paylanmasına və ötürülməsinə şərait yaradır. Bu baxımdan, yüksək keyfiyyətə malik infrastruktur insanların, malların və xidmətlərin sərbəst hərəkətini təmin etdiyindən iqtisadiyata müsbət təsir göstərməkdədir. Aparılmış araşdırmalara əsasən, inkişaf etməkdə olan ölkələrdə nəqliyyat infrastrukturunun keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması, həm qısa, həm də uzunmüddətli iqtisadi inkişafa stimullaşdırıcı təsir göstərir .

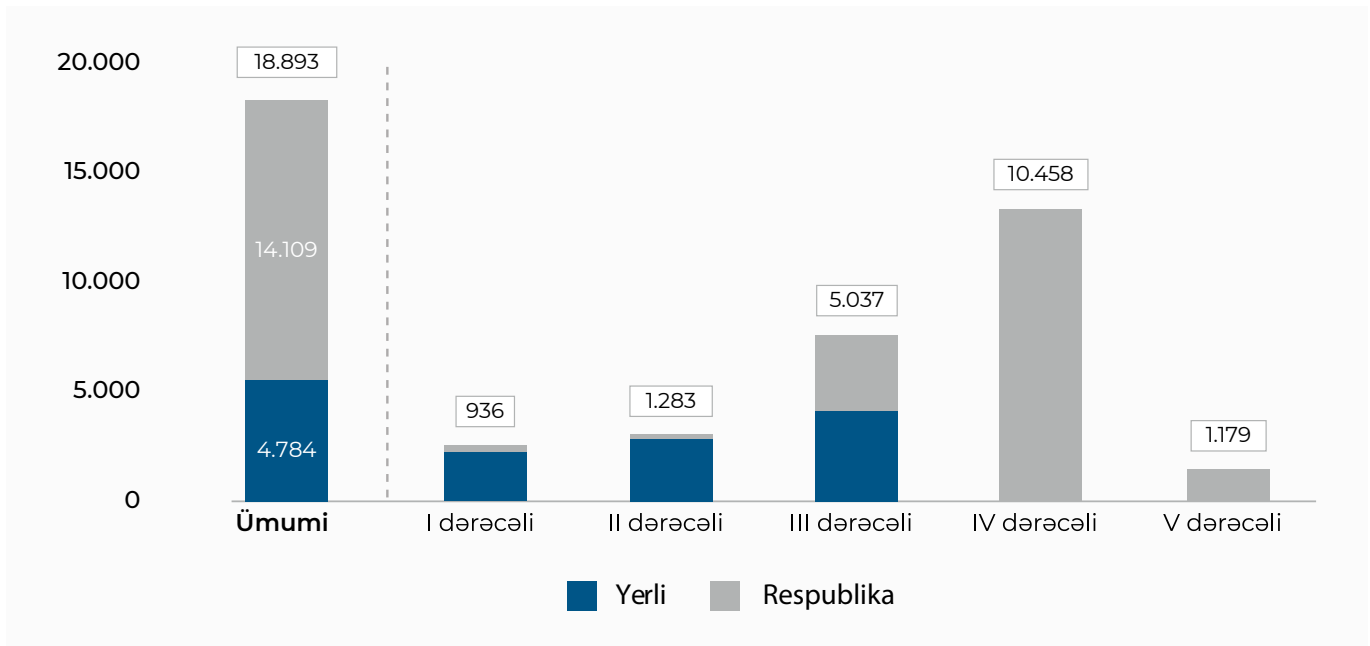
Avtomobil ilə yükdaşımını asanlaşdıran yol-nəqliyyat infrastrukturunu aşağıdakılardır:

1.1. Yollar (körpülər, ödənişli yollar)

2022-ci ilin əvvəlinə olan məlumata əsasən Azərbaycanda olan yolların ümumi uzunluğu 18.9 min km-dir ki, bunun da 4.8 min km-ni (25%) respublika əhəmiyyətli yollar, 14.1 min km-ni (75%) yerli əhəmiyyətli yollar təşkil edir. Ümumi yolların 11.8 min km-i (63%) asfalt-beton, 5.9 min km-i isə (31%) çınqıl tipli yollardır.

Şəkil 1. Ölkə ərazisində ümumi istifadədə olan avtomobil yollarının örtüyünün tipinə görə uzunluğu

4-cü və 3-cü dərəcəli yollar ümumi yolların uzunluğu müvafiq olaraq 10.5 min (55%) və 5 min (27%) təşkil edir. Ümumilikdə, yolların dərəcələri texniki göstəricilərdən (hərəkətin hesabi şiddətin, hesabi sürət, hərəkət zolaqlarının sayı, eninin ölçüsü və mailliliyi) asılı olaraq Ia (magistral yol), Ib (sürətli) və adi yol (Ic, II, III, IV və V) dərəcələrdən ibarətdir.

Şəkil 2. Cədvəl 1. Ölkə ərazisində ümumi istifadədə olan avtomobil yollarının dərəcələrinə görə uzunluğu, km ilə

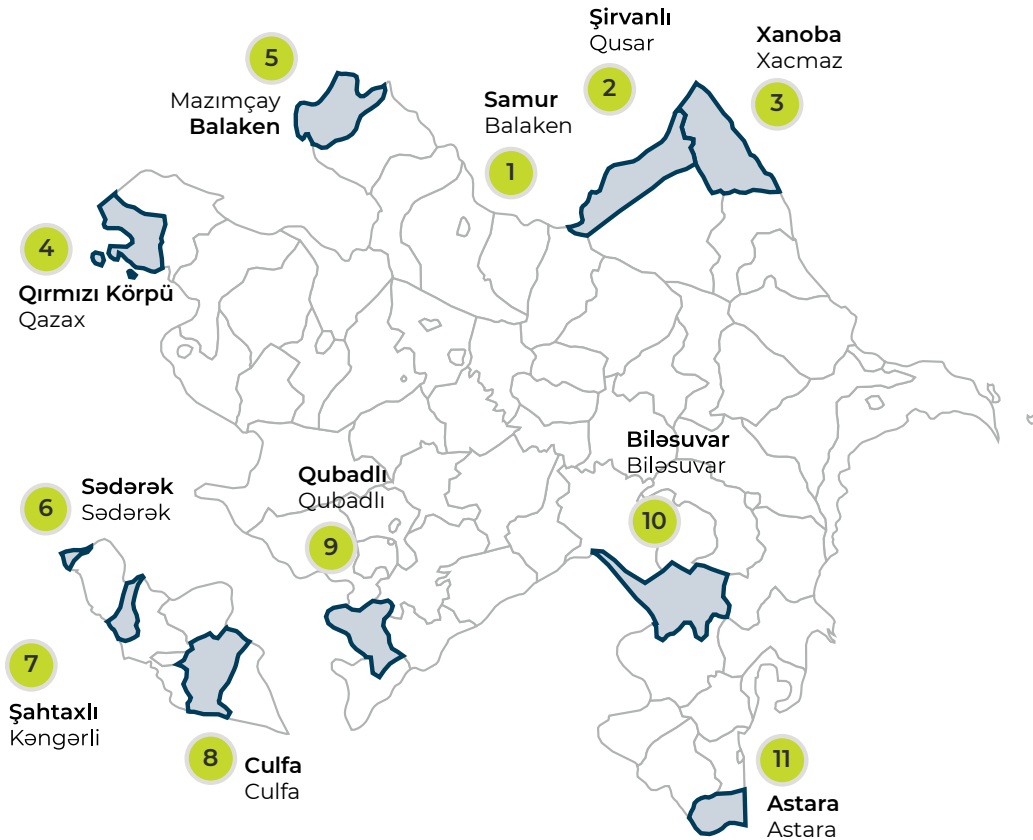
Ümumi körpülərin sayı 1531 ədəd, uzunluğu isə 57.3 min poqon metr



1.2. Sərhəd Keçid Məntəqələri

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 10 sentyabr 2021-ci il tarixli 256 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmiş quru sərhədlərdən avtomobil nəqliyyatı ilə aktiv buraxılış məntəqələri aşağıdakı cədvəldə qeyd olunmuşdur.

Şəkil. Quru sərhədlərdən avtomobil nəqliyyatı ilə aktiv buraxılış məntəqələri



Rusiya

1. Samur- Qusar rayonu (Samur qəsəbəsi)
2. Şirvanlı- Qusar rayonu (Şirvanlı kəndi)
3. Xanoba- Xaçmaz rayonu (Xanoba kəndi), Azərbaycan Respublikası ilə Rusiya Federasiyası arasında.

Gürcüstan

1. "Qırmızı Körpü"- Qazax rayonu (İkinci Şıxlı kəndi)
2. Mazımçay- Balakən rayonu (Mazımqara kəndi)

Türkiyə (Naxçıvan)

1. Sədərək- Sədərək rayonu (Sədərək kəndi)

İran (Naxçıvan)

1. Şahtaxtı- Kəngərli rayonu (Şahtaxtı kəndi)
2. Culfa- Culfa rayonu (Culfa şəhəri)

Ermənistan

1. Eyvazlı- Qubadlı rayonu (Eyvazlı kəndi)

İran

1. Biləsuvar- Biləsuvar rayonu (Biləsuvar şəhəri)
2. Astara- Astara rayonu (Astara şəhəri)

1.3. Avtovağzallar

“Avtomobil nəqliyyatı haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanununun tətbiq edilməsi barədə” Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2008-ci il 4 iyul tarixli 792 nömrəli Fərmanının 1.4-cü bəndinin icrasını təmin etmək məqsədi ilə Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti “Avtovağzal və avtostansiya haqqında Əsasnamə”ni 5 fevral 2009-cu il, 5 nömrəli qərarla təsdiq etmişdir.

Hazırda ölkə ərazisində 49 ədəd avtovağzal və avtostansiya fəaliyyət göstərir. Onlardan sadəcə 1-i istisna olmaqla (Gəncə avtovağzalının Samux avtostansiyası) hər birinin pasportu vardır. Sözügedən avtovağzallar kəmiyyət və keyfiyyət göstəricilərinə görə (xidmət göstərilən sənişinlərin sayı, inzibati bina və bilet kassalarının olub-olmaması və s.) 3 kateqoriyaya bölünür: Fəaliyyətdə olan avtovağzal və avtostansiyaların kateqoriyalar üzrə bölgüsü aşağıdakı kimidir:

1-ci kateqoriya: 16%;

2-ci kateqoriya: 72%;

3-cü kateqoriya: 12%.



Əsas anlayışlar aşağıdakılardır:

avtovağzal - yaşayış məntəqələrində sərnişinlərə xidmət göstərilməsi üçün nəzərdə tutulmuş və 75-dən artıq sərnişin tutan gözləmə zalı, bilet kassaları, ana və uşaq otağı, baqajların saxlama kameraları, iaşə, mədəni-məişət və sanitariya-gigiyenik təyinatlı sahələri, tibbi yardım və polis məntəqələri, inzibati binası və ya xidməti otaqları, sürücülərin istirahət otağı, sərnişinlərin minib-düşməsi üçün perronu, avtobusların reyslərarası dayanması üçün meydançası və təmizləmə postları, habelə şəhər nəqliyyatının və taksi minik avtomobillərinin dayanması üçün vağzalyanı sahəsi olan bina və qurğular kompleksi;

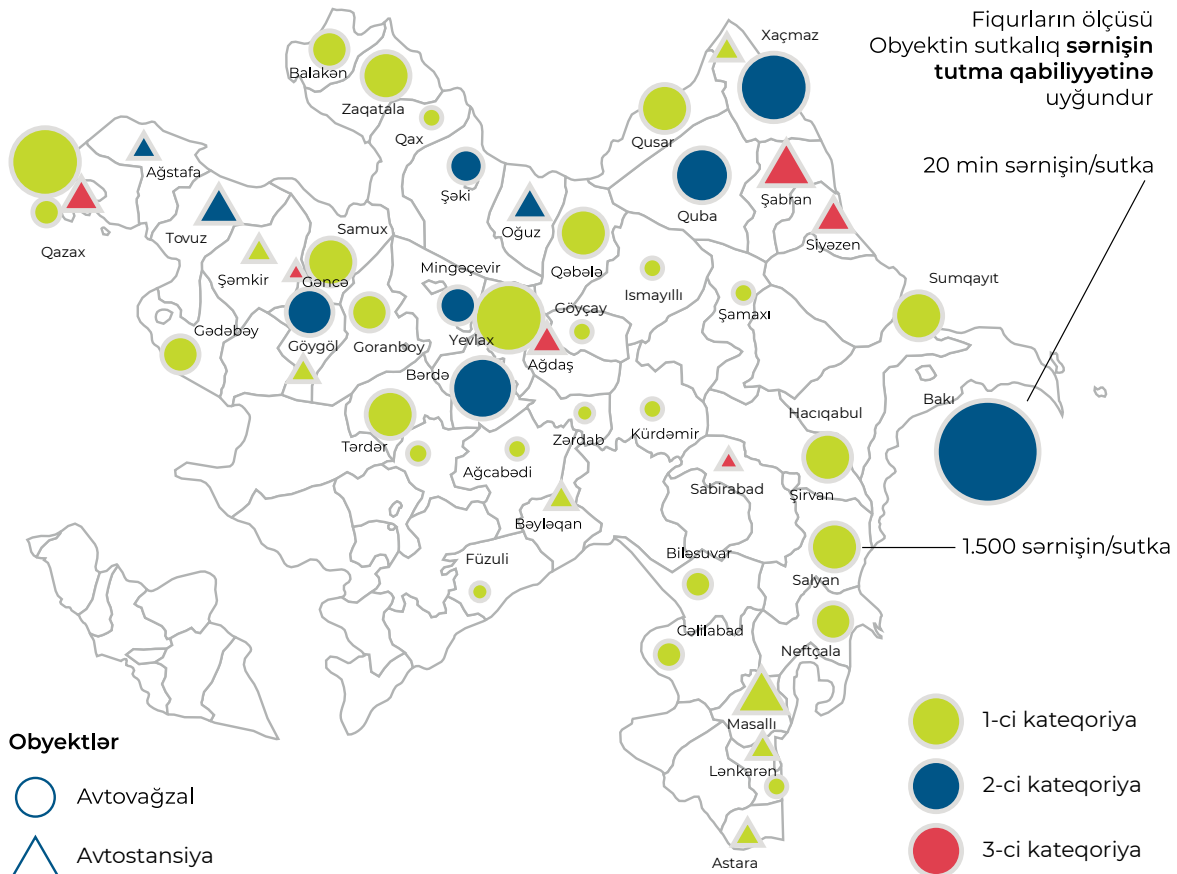
avtostansiya - yaşayış məntəqələrində sərnişinlərə xidmət göstərilməsi üçün nəzərdə tutulmuş, 75-dək sərnişin tutan gözləmə zalı, ən azı bir xidməti otağı, bilet kassası, sanitariya-gigiyenik təyinatlı sahəsi, sərnişinlərin minib-düşməsi üçün perronu olan qurğu;

perron - avtovağzallarda (avtostansiyalarda), dayanacaq məntəqələrində sərnişinlərin sərbəst hərəkət etməsi, gözləməsi, minib-düşməsi üçün nəzərdə tutulmuş, müəyyən hündürlüyə malik və platformalara çıxışı olan (platformalar olduqda) meydança;

platforma avtovağzallarda (avtostansiyalarda), dayanacaq məntəqələrində avtonəqliyyat vasitələrinə sərnişinlərin minib-düşməsi və bilavasitə avtonəqliyyat vasitəsinin yan alıb dayanması üçün nəzərdə tutulmuş, müəyyən hündürlüyə malik və perronla əlaqəsi olan yer;

sərnişin axını - müəyyən istiqamətdə və zaman vahidi ərzində faktiki daşınan sərnişinlərin sayı.

Şəkil. Avtovağzal və avtostansiyaların kateqoriyalar üzrə bölgüsü/yerləşməsi



1.4. Tərəzilər

Yeni texnologiyaların və innovasiyaların tətbiqi ilə yolların istismar müddətinin uzadılması, təhlükəsizlik və digər tələblərin təmin edilməsi məqsədilə yollara tərəzilər qoyulmaqdadır. Bu çərçivədə Bakı-Quba-Rusiya Federasiyası ilə dövlət sərhədi avtomobil yolunun 45-ci kilometrliyində yeni texnologiyaya əsaslanan elektron tərəzi quraşdırılıb. Yeni elektron tərəzidə 7/24 rejimində çalışan kvarts texnologiyası ilə istehsal olunan sensor avadanlıqları istifadə edilir.

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2009-cu il 7 iyul tarixli 104 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmiş "Azərbaycan Respublikasının ümumi istifadədə olan avtomobil yolları ilə iriqabaritli və ağırçəkili nəqliyyat vasitələrinin hərəkət etməsi və onların hərəkətinə xüsusi icazənin verilməsi Qaydası"nın tələblərinə uyğun olaraq iriqabaritli və (və ya) ağırçəkili nəqliyyat vasitəsinin hərəkətinə dair icazə Daxili İşlər Nazirliyinin Baş Dövlət Yol Polisi İdarəsi və Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyi ilə razılaşdırıldıqdan sonra, Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi tabeliyində Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyi tərəfindən verilir. Ötən müddət ərzində 1537 ədəd ölkədaxili və 4642 ədəd beynəlxalq daşıma üçün iriqabaritli və (və ya) ağırçəkili nəqliyyat vasitələrinə icazələr verilmişdir. Bu tip nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinə daha effektiv nəzarətin təmin edilməsi üçün "ASELSAN" şirkəti tərəfindən elektron tərəzi-ölçmə məntəqələri təşkil edilməkdədir. Belə ki, Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyi ilə Türkiyənin "Aselsan" şirkəti imzalanmış müqaviləyə əsasən ümumi istifadədə olan avtomobil yollarında hərəkətdə olan iriqabaritli və (və ya) ağırçəkili nəqliyyat vasitələrinin çəki və kütlə parametrlərini ölçən texniki vasitələrin (elektron tərəzilərin və çiplərin) quraşdırılması işlərinə başlamışdır. Cari ilin noyabr ayına olan məlumata əsasən Bakı-Quba-Rusiya Federasiyası ilə dövlət sərhədi avtomobil yolunun 44,6-cı və 129-cu kilometrliyində elektron tərəzilər quraşdırılmışdır. Hazırda da adıçəkilən yolun 65,1-ci km-də texniki vasitələrin quraşdırılması işləri davam etdirilir. Məlumat üçün bildiririk ki, qeyd olunan müqaviləyə əsasən ümumi istifadədə olan avtomobil yollarında ilkin olaraq 11 yerdə 17 tərəzinin (30 hərəkət zolağı üzrə) quraşdırılması nəzərdə tutulur. Ümumi olaraq isə cari ilin sonunadək nəzərdə tutulan 51 tərəzidən 3-ü quraşdırılmış və yaxın müddətdə data mərkəzi istifadəyə veriləcəkdir.





1.5. TIR Parkları

Yol-nəqliyyat hadisələrinin ağırlıq göstəricilərinin hesablanmasında, eləcə də bu hadisələr nəticəsində dəyən sosial-iqtisadi və ekoloji zərərin qiymətləndirilməsində xüsusən yük avtomobillərinin iştirakı ilə baş vermiş yol-nəqliyyat hadisələrinin çəkisi daha çox olur. Buna uyğun olaraq Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2021-ci il 30 iyun tarixli 192 nömrəli Qərarı ilə təsdiq edilmiş “Yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində dəyən sosial-iqtisadi və ekoloji zərərin qiymətləndirilməsi və hesablanması” Qaydalarının 1 nömrəli əlavəsində verilmiş Yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində dəyən sosial-iqtisadi və ekoloji zərərin qiymətləndirilməsi və hesablanması metodologiyasında YNH nəticəsində dəyən sosial-iqtisadi zərərlər 4 qrupa bölünmüşdür:

1. insan ölümü və ya müxtəlif dərəcəli bədən xəsarəti alması ilə nəticələnən zərər;
2. nəqliyyat vasitələrinə dəyən zərər;
3. daşınan yükə dəyən zərər;
4. yola və yol infrastrukturuna dəyən zərər.

Əlavə olaraq icazə verilmiş maksimum kütləsi 3,5 tondan çox olan yük avtomobillərinin respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarında durma əməliyyatı yerinə yetirməsi yolayrıcılarında yolun hərəkəti buraxma qabiliyyətinin azalmasına və xüsusən də kəşişmələrdə avtonəqliyyat vasitələrinin tıxac və sıxlıq hallarının yaranmasına, həmçinin daşınan yüklərin təhlükəsiz çatdırılmasının təmin edilməməsinə səbəb olur.

Qeyd edilmiş zərərlərin qiymətləndirilməsi zamanı yük avtomobillərinin iştirakı ilə baş verən YNH-lər olduqda hadisələrin ağırlıq göstəriciləri və zərərin qiyməti daha artıq olduğundan sözügedən nəqliyyat vasitələrinə nəzarətin yüksəldilməsi, eləcə də respublika əhəmiyyətli yollarda sözügedən nəqliyyat vasitələrinin durma hallarının aradan qaldırılması məqsədilə Respublika ərazisində avtonəqliyyat parklarının (TIR parklarının) yaradılması olduqca vacibdir. Bu baxımdan, ölkə ərazisində dövlət-özəl tərəfdaşlığı əsasında yük avtonəqliyyat parklarının (TIR parklarının) yaradılması ilə bağlı Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat nazirliyinin 24.11.2022-ci il tarixli, Ə-135/22 nömrəli əmri ilə işçi qrup yaradılmışdır. İşçi qrup daxilində bir sıra müzakirələr aparılmış, qabaqcıl ölkələrin təcrübələri öyrənilmişdir.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2022-ci il 16 noyabr tarixli 3587 nömrəli Sərəncamı ilə təsdiq olunmuş “2022–2026-cı illərdə sosial-iqtisadi inkişaf Strategiyası”nın Tədbirlər Planının 1.1.11 nömrəli fəaliyyət istiqamətinin “Ölkə ərazisində dövlət-özəl tərəfdaşlığı əsasında yük avtonəqliyyat parklarının (TIR parklarının) yaradılması” tədbiri üzrə Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi əsas icraçı, İqtisadiyyat Nazirliyi və ABADA digər icraçılar olaraq müəyyən olunmuşdur.

Qabaqcıl ölkələrin təcrübəsinə əsasən TIR parklarında aşağıdakıların olması zəruridir:

İnfrastruktur:

Tərəzi, sanitariya qovşağı və hamam, yeməkhana, qida çatdırılması xidməti, internetə çıxış, məscid, avtomobillərin diaqnostikası və təmiri, təkər təmiri, transformator yarımstansiyası, istirahət və camaşırxana otaqları, avtomobillərin və tankerlərin yuyulması məntəqəsi, bankomatlar (ATM) və ya ödəniş terminalları, tibbi yardım məntəqəsi, mağaza, otel, restoran, idman zalı və camaşırxana.

Sistem:

Avtomatik qeydiyyat və nömrə oxuma sistemi, işıqlandırma sistemi, mühafizə sistemləri (təhlükəsizlik kameraları), dayanacaqların işıqlandırılması, mümkün təhlükəli vəziyyətlərə operativ reaksiya verilməsi üçün hüquq-mühafizə orqanları ilə qarşılıqlı əlaqə, ərazinin perimetri boyu tel hörgü ilə əhatə olunması/hasar.

TIR Parklarının istifadə dərəcəsinin artırılması üçün sürücülərə real vaxt rejimində məlumatların əks olunduğu platformanın təqdim edilməsi mühümdür. İstifadəsi asan platforma və ya rəqəmsal tətbiqlər hazırlamaqla dayanacaq məntəqələrinin yeri və vakant parklanma yerlərinin sayı, habelə yerlərin bron edilməsi sürücləri cəlb edən xüsusiyyətlərdən hesab olunur. Sözügedən platformalar yük oğurluğunun məhdudlaşdırılmasına, axtarışlara sərf edilən vaxtın azalmasına və sürücülər üçün daha təhlükəsiz iş mühitinə köməklik göstərir. Bu tip tətbiqlərin bir sıra ölkələrin müvafiq tətbiqlərinə uyğunlaşdırılması sürücülərin vaxt itkisinin azalmasına olduqca böyük təsiri müşahidə edilməkdədir.

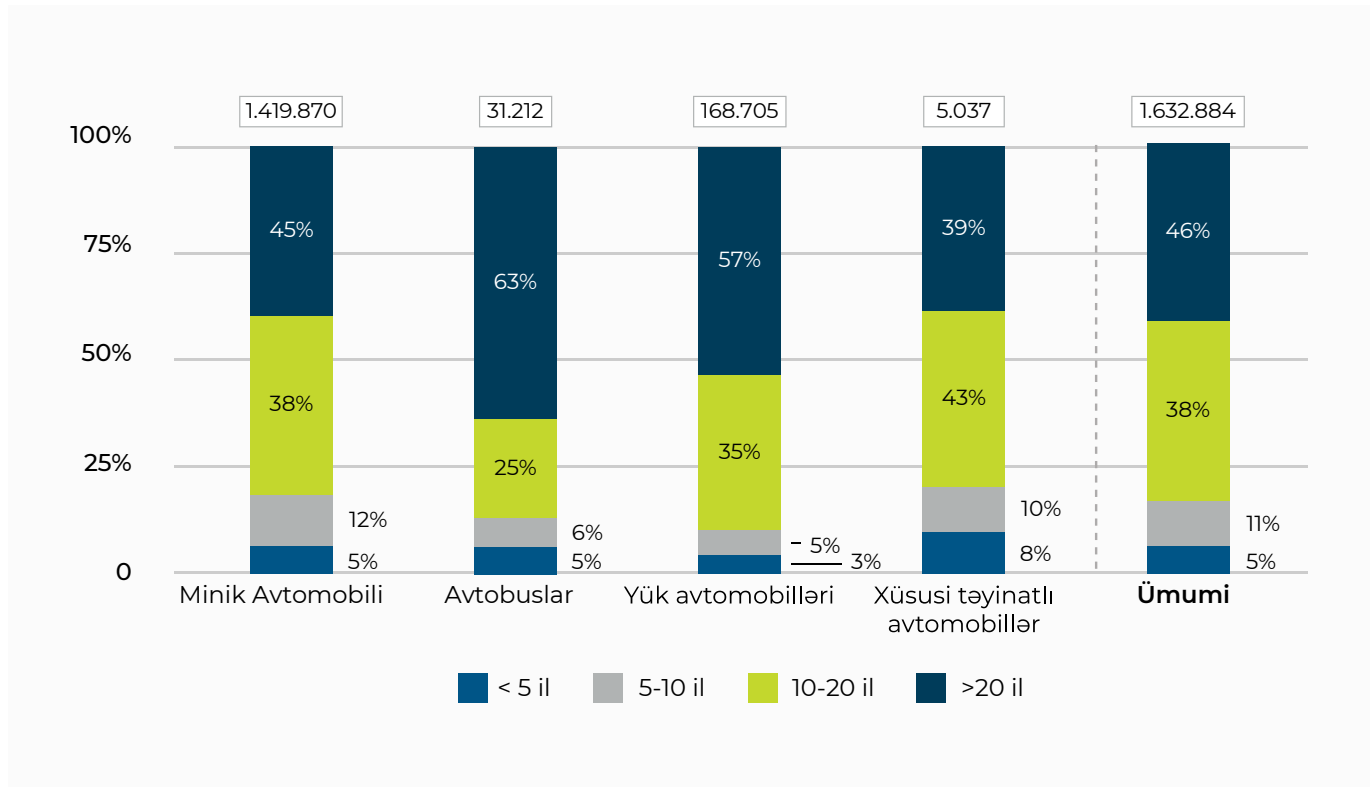
Bununla yanaşı, yol kənarında dayanacaqların doluluq səviyyəsini göstərən dəyişən məlumatverici nişanlar, bortda geolokasiya proqramı parklardan utilizasiya səviyyəsini artıran tədbirlərdən hesab olunur.

2. Avtomobil parkı

Statistika Komitəsinin məlumatına əsasən ölkədə nəqliyyat vasitələri parkını 1,632,884 ədəd avtomobil təşkil edir. Parkın 84%-i 10 ildən yuxarı yaşı olan avtomobillərdir.

- Avtomobillərin 44%-ni Bakı qeydiyyatlı avtomobillər təşkil edir.
- Minik avtomobillərinin təqribən 50%-ni Hyundai, Mercedes və Vaz markalı avtomobillər təşkil edir
- Minik avtomobillərinin 90%-i benzin mühərrikli, 2%-i isə hibrid/elektrik tipli avtomobillərdir.
- Yük avtomobillərinin 50%-ni <3.5 ton, 1%-ni isə >40tondan yuxarı tutuma malik avtomobillər təşkil edir.
- Yük avtomobillərinin 7.3%-i (12,359 ədədi) beynəlxalq daşımalarda iştirak edir.
- 2022-ci il üzrə idxal olunan minik avtomobillərin 41%-ni elektrik/hibrid tipli avtomobillər təşkil etmişdir.

Şəkil. Nəqliyyat vasitələri parkının yaş strukturu



3. “Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyi” publik hüquqi şəxs

Prezident İlham Əliyevin “Avtomobil nəqliyyatı sahəsində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi ilə bağlı bəzi tədbirlər haqqında” 2021-ci il oktyabrın 11-də imzaladığı Fərmana əsasən, Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin tabeliyində “Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyi” publik hüquqi şəxs yaradılıb.



Agentlik Dövlət Avtomobil Nəqliyyatı Xidmətinin və tabeliyindəki müəssisə və regional nəqliyyat məhdud məsuliyyətli cəmiyyətlərinin, eləcə də Sumqayıt və Gəncə Avtomobil Nəqliyyatı ilə Sərnişindaşıma İdarələrinin əsasında yaradılıb. Dövlət başçısının Fərmanı ilə bu il sentyabrın 8-də Nizamnaməsi təsdiqlənən Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyi avtomobil nəqliyyatı sahəsində tənzimləməni, Azərbaycanda avtomobil nəqliyyatı ilə daşımalara və digər avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinə ehtiyacın təmin edilməsini, beynəlxalq və ölkədaxili sərnişin və yükdaşımalara dair qayda və tələblərə, bu sahədə normativ hüquqi aktlarının və tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrin müddəalarına riayət edilməsinə nəzarəti həyata keçirir.

Agentliyin fəaliyyət istiqamətlərinə müvafiq sahə üzrə dövlət siyasətinin formalaşdırılması ilə bağlı Nazirliyə təkliflərin verilməsi və bu siyasətin həyata keçirilməsi, tənzimləməni və qüvvədə olan qanunvericiliyə əməl olunmasına nəzarət, avtomobil nəqliyyatı ilə müntəzəm sərnişin daşımalarının təşkili və dövlət sifarişinin formalaşdırılması, beynəlxalq sərnişin və yük daşımalarını tənzimləyən icazə sisteminin tətbiqi və bu sahədə nəzarətin həyata keçirilməsi, rəqəmsal taxoqraf kartları üzrə milli sistemin fəaliyyətinin təmin olunması aiddir.

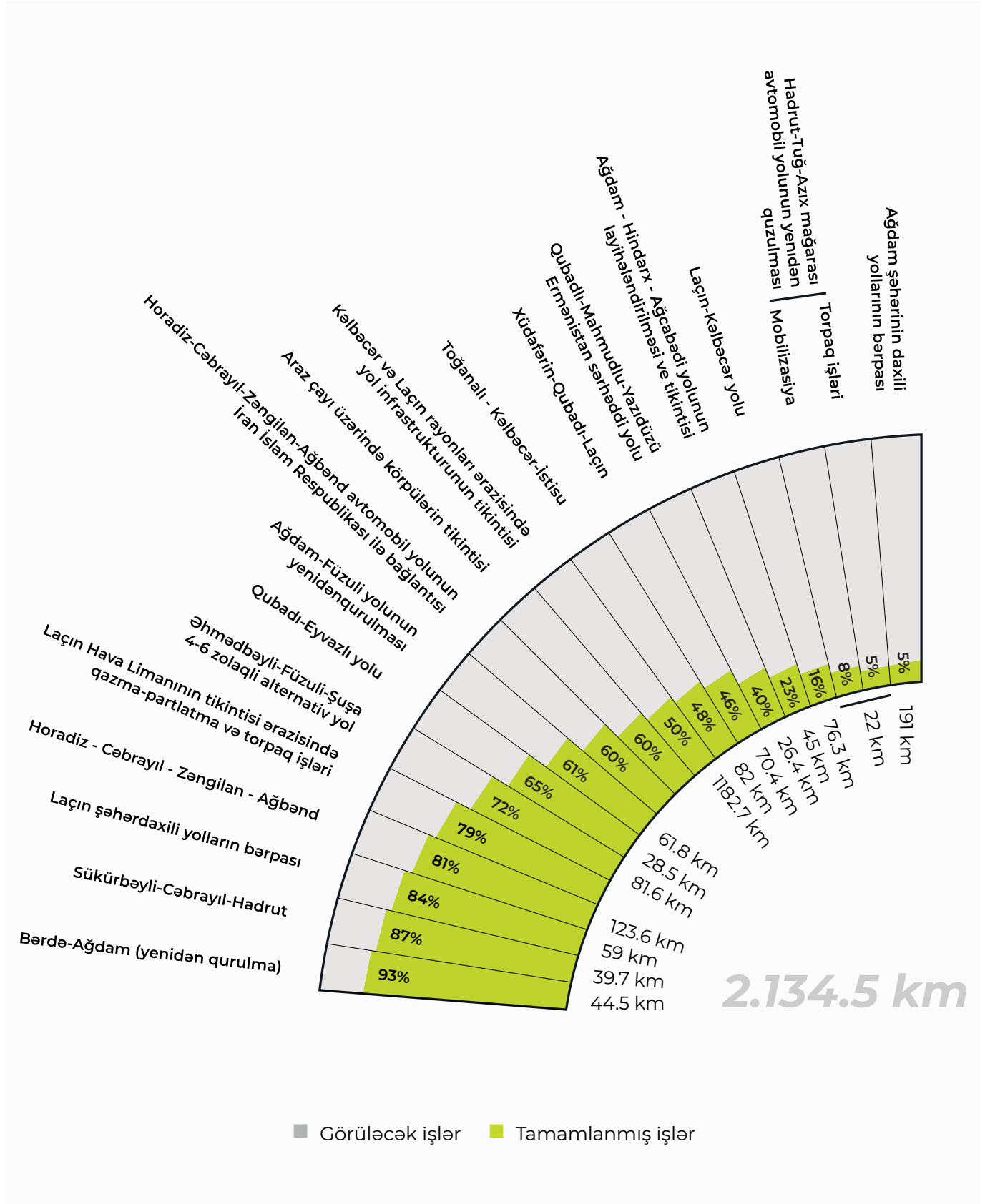
Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin və yük daşımaları üzrə fəaliyyətin əlaqələndirməsi, fərqlənmə nişanlarının tətbiqi ilə əlaqədar normativ hüquqi aktların tələblərinə riayət olunmasına nəzarət, Azərbaycan ərazisində beynəlxalq avtomobil daşımalarını tənzimləyən icazə sisteminin tətbiqi, icazə blanklarının mübadiləsi və uçotu, xarici ölkələrin birdəfəlik "İcazə" blanklarının operatorlar arasında bölgüsü Agentliyin vəzifələri və hüquqlarına daxildir.

Həmçinin avtomobil nəqliyyatı ilə müntəzəm sərnişin daşımaları üzrə marşrut sxeminin, avtonəqliyyat vasitələrinin hərəkət cədvəlinin müəyyən edilməsi, avtomobil nəqliyyatı ilə müntəzəm şəhərdaxili (rayondaxili), şəhərlərarası (rayonlararası) və beynəlxalq marşrutlar üzrə sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə daşıyıcıların müsabiqəyə cəlb edilməsi, mərkəzləşdirilmiş dispetçer xidmətinin, gediş haqqının nağdsız ödənilməsinə təmin edən ödəniş sisteminin yaradılması, avtovağzal və avtostansiyaların göstərdikləri xidmətlərin səviyyəsinə nəzarət, avtonəqliyyat vasitələrinin reysqabağı texniki müayinəsi, sürücülərin isə reysqabağı tibbi müayinəsi üçün müvafiq məntəqələrin təyin edilməsi də Agentliyə həvalə olunub.

4. İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə görülmüş işlər

Avtomobil yollarının tikintisi işğaldan azad olunmuş Qarabağda da davam etməkdədir. Belə ki, cari ilin ilk 10 ayında planlaşdırılmış 2,134.5 km yol inşasının 1,048 km-i (icra vəziyyəti 49% olmaqla) tamamlanmışdır. Həmçinin, Horadiz-Cəbrayıl-Zəngilan-Ağbənd avtomobil yolunun İran İslam Respublikası ilə bağlantısı və Araz çayı üzərində körpülərin tikintisinin 60%-i, Laçın Hava Limanının tikintisi ərazisində qazma-partlatma və torpaq işlərinin isə 79%-i tamamlanmışdır.

Şəkil 3. İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə yol təsərrüfatının qurulması və proqresi



5. Strateji layihələr

Şamaxı-Quba yolu Şamaxını Quba ilə birləşdirən avtomobil yolu.

Bu yolun layihəsi üzərində iş davam edir. Tikintini Koreyanın "Pyunghwa Enginneerring Consultants" şirkətinin həyata keçirməsi nəzərdə tutulur. Onlar tərəfindən texniki əsasnamə artıq hazırlanıb, ancaq layihə hələ təsdiqlənməyib. Yolun ödənişli olması nəzərdə tutulur. Planlaşdırıldığına görə, 100 kilometrden bir qədər çox olası yol dağlıq ərazidən keçəcək və Şamaxıdan Qubaya getmək üçün Bakıya gəlmək zərurətini aradan qaldıracaq. Aparılmış təhlillər əsasında layihə üzrə tələb olunan vəsait təqribən 710-950 mln AZN aralığındadır (hazırda qiymətin qalxması istisna olunmur).

Elektrik mühərrikli NV-lərin enerji doldurma məntəqələrinin tikintisi.

Hazırda Azərbaycanda yalnız 20+ ictimai elektrik dolum məntəqələri mövcuddur. Beynəlxalq məsləhətçi şirkət tərəfindən aparılmış təhlillərə əsasən Azərbaycanda baza ssenari üzrə elektrik avtomobillərinə sahiblik və ya mülkiyyət dəyəri daxili yanma mühərrikli avtomobillərlə eynilik təşkil edəcəyi dövr 2029-cu illərə təsadüf edəcəkdir. Aqressiv ssenari üzrə isə sözügedən paritetlik 2025-ci illərdə olması gözlənilir. Bu baxımdan, hazırda elektrik dolum məntəqələrinə kapital qoyuluşu əsas dövrün əsas çağırışlarındadır. Əsasən, 1,000 ədəd supermarket, pit-stop və magistral məntəqə olmaqla məntəqələrin yerindən asılı olmaqla tələb olunan vəsait təqribən 40 mln AZN-dir.

Gəncə şəhərində ictimai nəqliyyat sisteminin yenidən qurulması.

İlkin texniki-iqtisadi təhlil və diaqnostika nəticəsində təklif edilmişdir. Layihənin əsas məqsədləri ictimai nəqliyyata ictimai çıxış səviyyəsinin artırılması, ictimai nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin və təhlükəsizliyinin artırılması, mövcud infrastrukturun yenilənməsi, ətraf mühitə mənfi təsirin azaldılması, ictimai nəqliyyat sisteminin effektivliyinin artırılmasıdır. Layihə üzrə sərnişindəşımaya fəaliyyəti brutto müqavilə əsasında aparılacaq və operatorlar yığımlarını qət olunan məsafə əsasında tənzimləyici qurumdan əldə edəcəkdir. Toplanmış yığımların kapital hissəsindəki vəsaitlər hesabına avtobuslar müddətin sonunda yenilənəcəkdir. Əməliyyat, yol-nəqliyyat təsərrüfatı və kapital qoyuluşu nəzərə alınmaqla layihə üzrə 138 mln manat vəsait tələb olunur.

TIR Parkının tikintisi.

Limana / limandan və tranzitlə yük daşıyan avtonəqliyyat vasitələri üçün TIR parkı mərkəzinin tikintisi və inkişaf etdirilməsi zərurəti yaranmışdır. TIR parkı mərkəzinin ərazisi avtonəqliyyat vasitələri, yüklər və sürücülər üçün tələb olunan bütün xidmətləri göstərməli, həmçinin yaranacaq tələbata uyğun olaraq müvafiq xidmətləri təmin etməlidir: parkinq, abadlıq, təhlükəsizlik, yuyucu və təmir obyektı, yanacaqdoldurma məntəqəsi, otel, restoranlar və s. Bakı Limanı və özəl Tərəfdaş RO-RO terminalını 70/30 gəlir bölgüsü əsasında birgə istismar etmək mümkün ola bilər. Tərəfdaşlar Birgə Müəssisə yaradaraq 12 mln AZN vəsaitlə layihədə iştirak edə bilərlər.

TIR Parkının genişləndirilməsi.

Müqayisəli təhlillər nəticəsində müəyyən olunmuşdur ki, Azərbaycanda kommersiya təyinatlı nəqliyyat vasitələrinin hər min nəfərə düşən sayı 15 ədəddir ki, bu da region ölkələrindən geri qalır (Cədvəl). Azərbaycanın yük avtomobil parkı bençmark ölkələrlə müqayisədə ~5K ədəd yeni yük maşını ilə genişləndirməsi rəqabətlik yarada bilər. Sözügedən genişlənmə üçün tələb olunan vəsait təqribən 170-255 mln AZN-dir. (yer olaraq əlavə et)



Şəkil 3. TIR parkı ilə bağlı müqayisəli təhlil

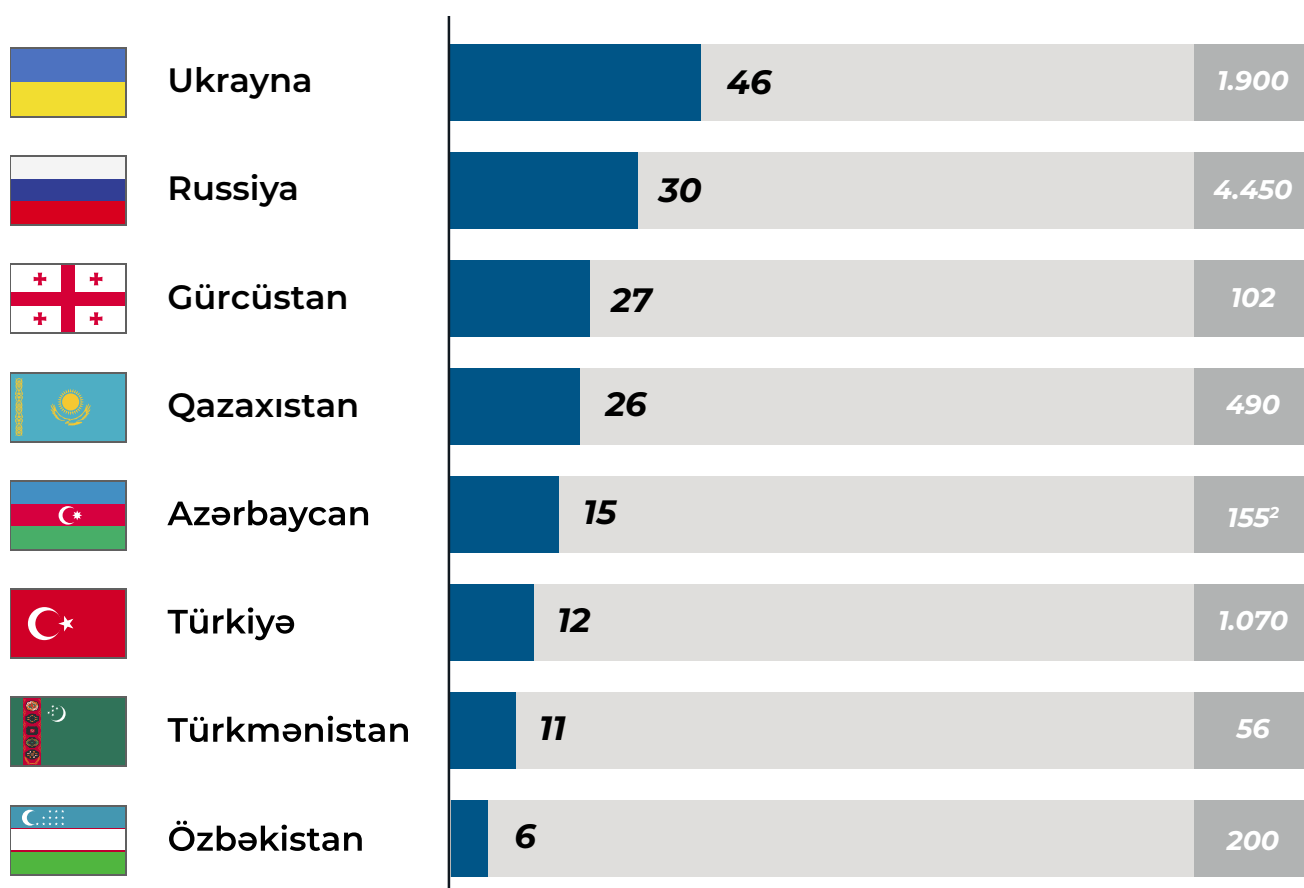
Əhaliyə düşən kommersiya təyinatlı
nəqliyyat vasitəsinin sayı¹

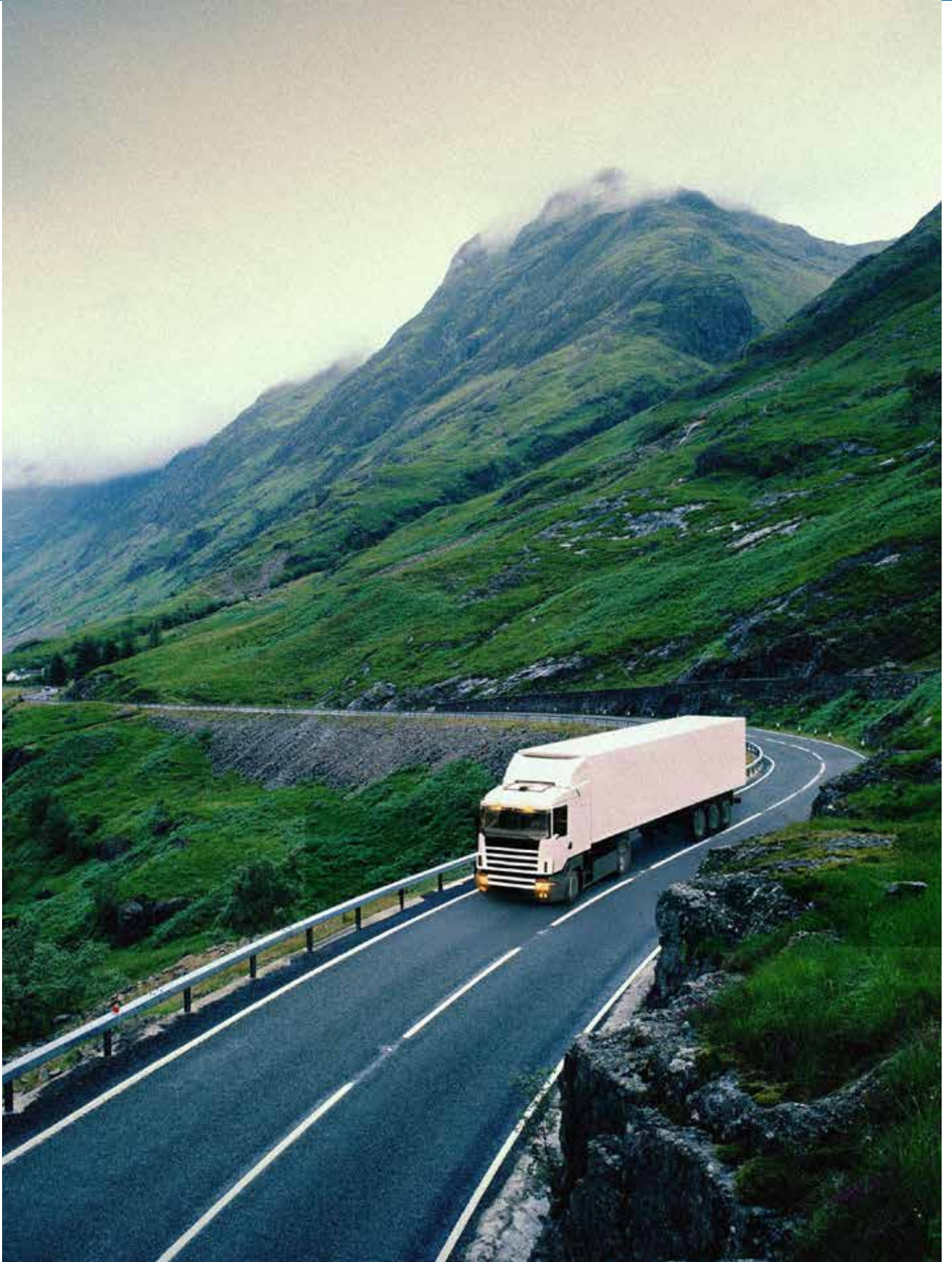
hər 100K nəfərə

kommersiya təyinatlı

nəqliyyat vasitəsinin sayı¹

min





6. “Case Studies”

6.1. Ödənişli yollar

Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyi (AAYDA) tərəfindən Tarif (Qiymət) Şurasına ödənişli Bakı-Quba avtomobil yolu üzrə tariflər aşağıdakı cədvəldəki kimi təklif olunmuşdur:

| Nəqliyyat vasitəsinin növü | Təklif olunan tarif |
|--|---|
| Minik avtomobilləri və çəkisi 3,5 tonadək olan yük avtonəqliyyat vasitələri | 9.3 qəpik/km (yolun tamamı üçün 12 man) |
| 3,5 tondan yuxarı olan yük avtonəqliyyat vasitələri və digər maşın-mexanizmlər | 11.6 qəpik/km (yolun tamamı üçün 15 manat) |
| Avtobuslar | 7.8 qəpik/km (yolun tamamı üçün 10 manat) |
| Qoşqulu və yarımqoşqulu nəqliyyatlar (TIR) | 19.4 qəpik/km (yolun tamamı üçün 25 manat) |

Cədvəl 1. Nəqliyyat vasitələri üzrə ödənişli yoldan istifadə üçün Tarif Şurasına təqdim olunan təkliflər³

Həmçinin, qeyd oluna tariflər əsasında aşağıdakılar proqnozlaşdırılmışdır:

- kapital xərclərinin 14.2 il ərzində geri qaytarılması (payback period)
- yoldan tam istifadə olunması yol iştirakçılarının 30 dəqiqə vaxta qənaət etməsi
- yolun qısaldılması nəticəsində qənaət olunan yanacaq hesabına gediş üçün ödənilən məbləğin 23%-nin kompensasiya edilməsi.

Nəqliyyat Siyasəti şöbəsi olaraq təklif olunan tariflərin yüksək olduğu qənaətdəyik və proqnozların məntiqli əsasının sorğulanmasını məqsədüyükün hesab edirik.

Tərəfimizdən edilmiş araşdırmalara əsasən ödənişli yolların iqtisadi, sosial və ətraf mühit üstünlükləri vardır və bu üstünlüklər nəzərə alınaraq mümkün tarif hesablanması aparılmışdır. Hesablamalara əsasən ödənişli yollarda istifadəçilərin məsafənin qısalması ilə qənaət etdiyi yanacaq sərfiyyatı və ödəyəcəyi yol ödənişi arasındakı əlaqə müəyyən edilərkən, aşağıdakı qeydlərin nəzərə alınması məqsədüyükündür:

Şəkil. Müxtəlif nəqliyyat vasitələri üzrə ödənişli yoldan istifadə tarifi həddi

| | Yük avtomobilləri | Şəhərlərarası marşrutla avtobus | Fərdi minik avtomobilləri |
|--------------------|---|---|---|
| Tarif həddi | 4.60 manatadək (və ya >3.6 qəpik/km) | 3.10 manatadək (və ya >2.4 qəpik/km) | 1.60 manatadək (və ya >1.2 qəpik/km) |

Ödənişli yolun uzunluğunun 129 km olduğunu nəzərə alarsaq mövcud yoldan 13 km qısa olması aşağıdakı bir sıra üstünlüklərə dəlalət edir:

- Ödənişli yolda sürət həddinin mövcud yolla müqayisədə daha çox olması, ödənişli yol istifadəçilərinin təyinat nöqtəsinə 30-35 dəqiqə daha tez çatmasına səbəb ola bilər.
- Yol qısalması nəticəsində nəqliyyat vasitələrinin nəqliyyat vasitələri üzrə yanacaq sərfiyyatına çəkilən xərc illik 4.3 mln manat və ya 4.5 mln litr həcmində dizel və ya benzin azalmış olacaqdır.
- Yanacaq sərfiyyatına qənaət ətraf mühitə daha az tullantıların atılmasını şərtləndirəcəkdir. Nəticədə ətraf mühitə atılan CO2 tullantılarının miqdarı 7.5 min tonadək azalda bilər.

Ödənişli yolların ölkəmiz üçün vacib sosial-iqtisadi əhəmiyyəti olduğunu müvafiq hesablamalar əsasında qeyd etmək olar. Belə ki, M-1 Bakı-Quba-Rusiya Federasiyası ilə dövlət sərhədi ödənişli avtomobil yolunun istismara verilməsində sonra birtərəfli tam istifadəsi nəticəsində dövlət büdcəsinə yol ödənişlərindən ildə təxminən 4.3 mln. manat vəsait daxil olmasıyla yanaşı, yol istifadəçilərinin ümumi 3.1 mln. saat qənaətinə və ətraf mühitə 7.5 mln. kq CO2 qazının azalması ilə nəticələncəkdir. Bu da iqtisadi dəyər yaratmaqla yanaşı, BMT-nin Dayanıqlı İnkişaf Məqsədlərinin (SDG-3) icrası istiqamətində də ölkəyə ciddi müsbət imic gətirəcəkdir.

³ Sözügedən qiymət təklifləri Qiymət (Tarif) Şurasının 17.10.2023-cü il tarixli iclası ilə təsdiq olunmuşdur.



6.2. TIR makroiqtisadi təsir

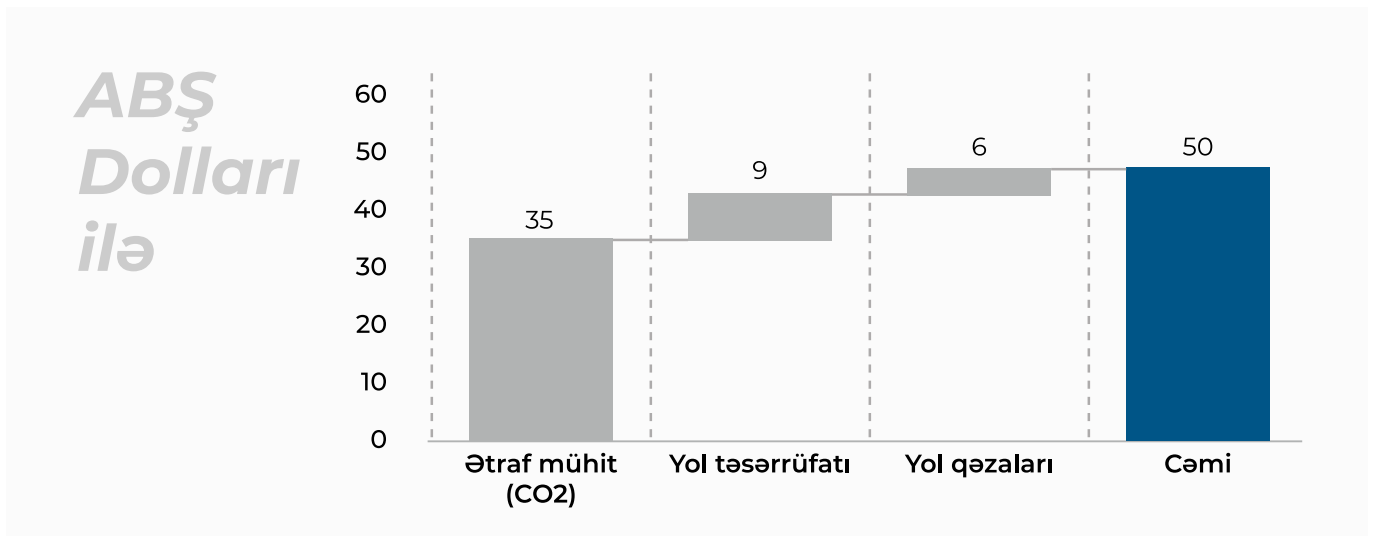
Avtomobil nəqliyyatı (TIR) ilə tranzit yükdaşımanın ölkə iqtisadiyyatına təsirinə dair araşdırma aparılmışdır. Aparılmış araşdırmalara əsasən ölkə ərazisindən tranzit rejimdə ötüb keçən TIR-ların yerli və ya xarici olmasından asılı olaraq ölkə iqtisadiyyatına faydaları müxtəlif olsa da zərərləri eynidir.

İqtisadiyyata dəyən təsir

1 ədəd TIR-ın ölkə iqtisadiyyatına zərəri 85 manat (50 ABŞ dolları) olmaqla aşağıdakılardan ibarətdir:

- **Ətraf mühit:** Avropa İttifaqının karbon kvotaları üzrə hesablamalara əsasən karbon emissiyası nəticəsində hər bir TIR üzrə ortalama təxmini zərər 60 manat (35 ABŞ dolları) civarındadır.
- **Yol təsərrüfatı:** AASHTO standartları üzrə hesablamalara əsasən hər bir TIR üzrə ortalama yol təsərrüfatına (yolun üst örtüyünün dəyişilməsi baxımından) dəyən təxmini zərər 15 manat (9 ABŞ dolları) civarındadır.
- **Yol qəzaları:** Hesablamalara əsasən ortalama hər bir TIR üzrə yol qəzaları nəticəsində yaranan təxmini xərc 10 manat (6 ABŞ dolları) civarındadır.

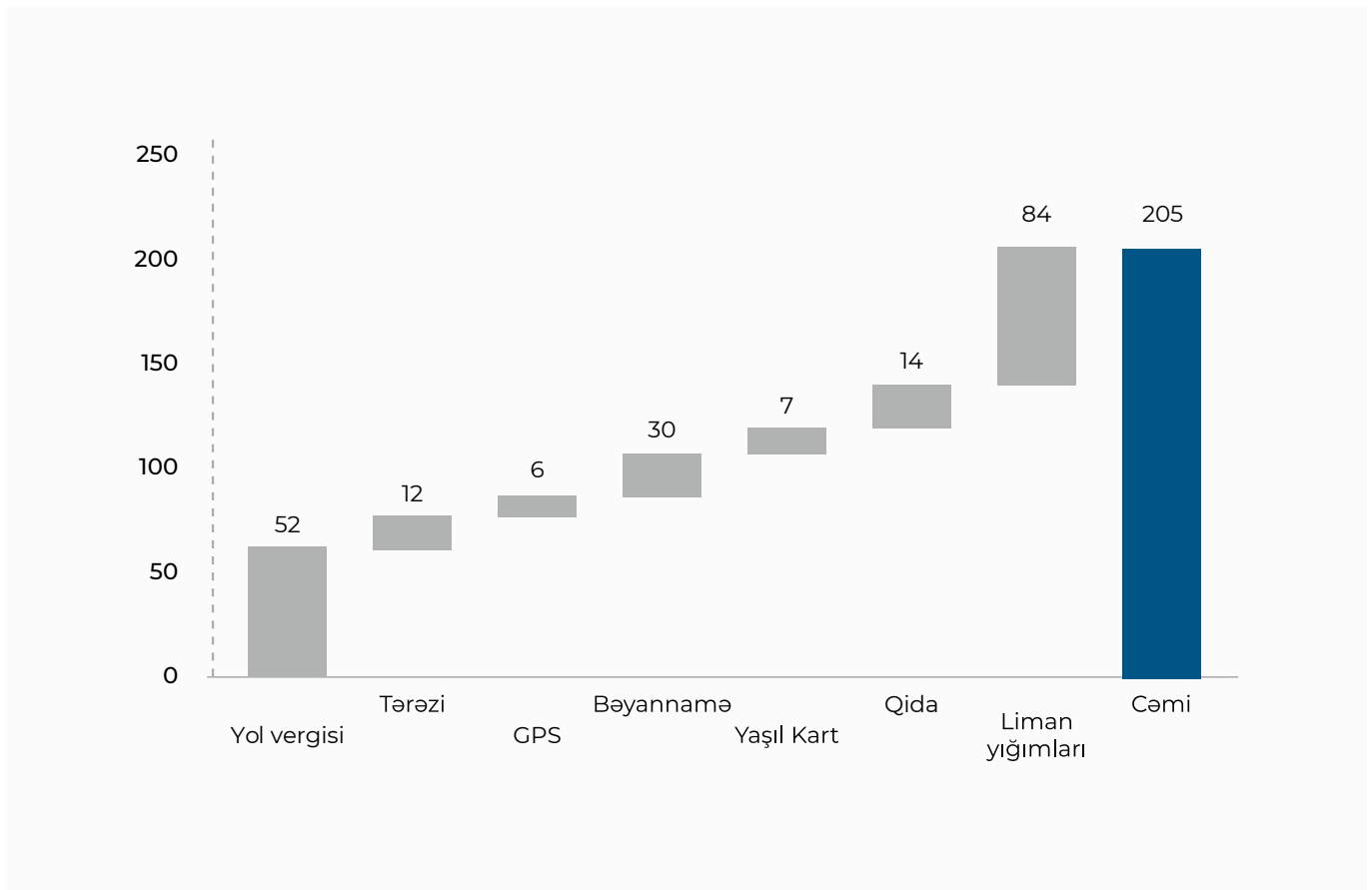
Şəkil. TIR tərəfindən iqtisadiyyata vurulan zərərlərin açıqlamaları, ABŞ Dolları ilə



Xarici TIR-lardan əldə olunan vəsait təqribən 350 manat olmaqla aşağıdakılardan ibarətdir:

- **Yol vergisi:** Xarici mənsubiyyətli avtomobillər (Gürcüstan, Ukrayna və Rusiya mənsubiyyətli TIR-lar bu vergidən azaddır) ortalama olaraq 136 manat (80 ABŞ dolları) yol vergisi ödəyir. Beləliklə, 1 xarici TIR tərəfindən ödənilən yol vergisinin məbləği təqribən 88 manatdır (52 ABŞ dolları).
- **Tərəzi və GPS xidmətləri:** Elektron tərəzi vasitəsi ilə TIR-lar tranzit keçdiyi təqdirdə 20 manat (12 ABŞ Dolları), quraşdırılan izləmə cihazı (GPS) üçün isə 10 manat (6 ABŞ Dolları) ödəniş edir. Sözügedən xidmət bütün avtomobillərə şamil edilir.
- **Yük bəyannaməsi:** Tranzit yük bəyannaməsini almaq məqsədilə təqribən 50 manat (30 ABŞ Dolları) ödəniş edir.

- **Sığorta:** Tranzit yük avtomobillərinin «Yaşıl kart» sığorta sənədi olmadığı təqdirdə təqribən 60 manat (35 ABŞ Dolları) əlavə sığorta məbləği ödəməlidir.
- **Liman yığımları:** Şərq-Qərb dəhlizi üzrə ölkə ərazisinə daxil olan yük avtomobili üçün ASCO və liman tərəfindən tutulan vəsaitin məbləği 1300 manat civarındadır. Bu rüsum ölkə ərazisindən tranzit keçən avtomobillərin təqribən 11%-ni əhatə edir.
- **Qida:** Xarici yük avtomobilinin sürücüsü ölkə ərazisində qaldığı müddətdən asılı olaraq günlük 20-25 manat qidaya xərc çəkə bilər. Ölkə ərazisində orta tranzit müddət 1 sutkadır.



Şəkil. 1 xarici TIR tərəfindən ödənilən vəsaitin xidmətlər üzrə bölgüsü, ABŞ dolları

Yuxarıda qeyd olunanları nəzərə almaqla 1 ədəd xarici TIR-ın ölkə iqtisadiyyata gətirdiyi xalis fayda 264 manat (155 ABŞ dolları) civarındadır.

Yerli daşıyıcıların ölkə ərazisindən tranzit keçidinin 75%-nin İran-Rusiya, Türkiyə-Rusiya və Rusiya-Gürcüstan istiqamətlərində yükdaşımalar olduğunu nəzərə alaraq daşıyıcının ölkə ərazisində realizə edəcəyi xərclər, o cümlədən sürücü əmək haqqısı (dolaylı olaraq dövlət büdcəsinə ödənişlər), satın aldığı yanacaq, TIR-lara texniki xidmət və daşıyıcının əldə etdiyi gəlirdən büdcəyə ödəyəcəyi mənfəət vergisi daxil olmaqla ölkə iqtisadiyyatına gətirdiyi fayda 4,099 manat (2,411 ABŞ dolları), iqtisadiyyata dəyən zərər də nəzərə alınmaqla xalis fayda 4,014 manatdır (2,361 ABŞ dolları).

Yuxarıda qeyd olunanları nəzərə almaqla 2023-cü il üzrə xarici və yerli tranzit yükdaşımaların ölkə iqtisadiyyatının proqnoz olunan iqtisadi faydası 199.1 mln manatdır (117.1 mln ABŞ Dolları).

7. Yaşıl nəqliyyat



Daxili yanma mühərrikli avtomobilin hərəkəti zamanı yanacaqdan alınan enerjinin mexaniki enerjiyə çevirmə prosesi karbon qazını (CO₂) əmələ gətirir. Gördüyünüz kimi (şəkil), dizel yanacağı ən çox karbon tutumlu yanacaqlardan biridir. Bu səbəbdən dizel və digər qalıq yanacaqlardan asılılığı azaltmaq və qlobal temperaturun artmasasının qarşısının alınması dövrün əsas çağırışlarındanır.

Şəkil. Müxtəlif yanacaq növləri üzrə CO₂ emissiya miqdarı (kq/litr)

| Yanacaq növü | Karbon emissiya miqdarı, kq CO ₂ / litr |
|--------------|--|
| Dizel | 2.68 |
| Benzin | 2.31 |
| Biodizel | 2.56 |
| CNG | 1.61 |
| Etanol | 1.73 |

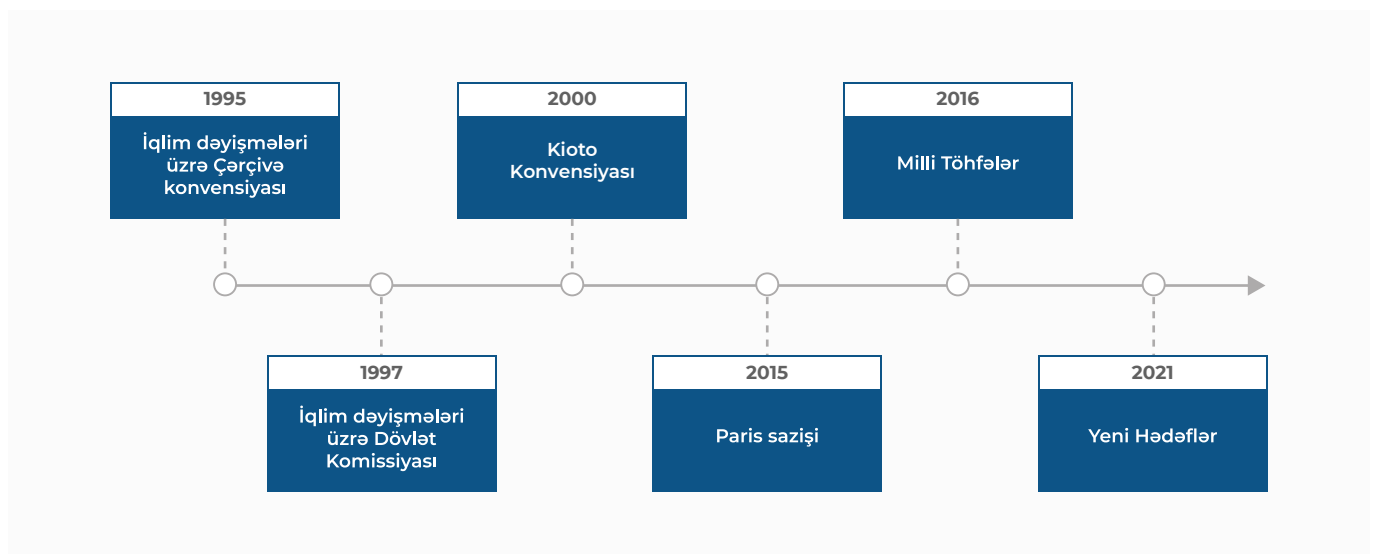
Milli səviyyədə müəyyən edilmiş Töhfələr (Nationally Determined Contribution - NDC)

Azərbaycan, qlobal temperaturun 2 oC-dən çox artmasının qarşısının alınması üçün özünün Nəzərdə Tutulan Milli səviyyədə müəyyən edilmiş Töhfələri (Nationally Determined Contribution - NDC) sənədini hazırlamış və konvensiyanın katibliyinə təqdim etmişdir. Azərbaycan Respublikası qlobal iqlim dəyişmələrinin qarşısının alınması təşəbbüslərinə özünün töhfəsi olaraq 1990-cı baza ili ilə müqayisədə 2030-cu ilə istilik effekti yaradan qazların emissiyalarının səviyyəsində 35% azalmanı hədəf kimi götürmüşdür. 1990-2016-cı illər üzrə aparılmış İEQ-nin inventarlaşmasına əsasən 2016-cı ildə Azərbaycanda baza illi (1990) ilə müqayisədə (udulmalarla) 31.6% atılmaların azalmasına nail olunmuşdur.

Azərbaycan Respublikasının BMT-nin katibliyinə təqdim etmiş Nəzərdə Tutulan Milli səviyyədə müəyyən edilmiş Töhfələrə əsasən digər sektorlarla yanaşı Nəqliyyat sektorlarında da emissiya azalmalarını hədəf götürülmüşdür.

Nəzərdə Tutulan Milli səviyyədə müəyyən edilmiş Töhfələrin Nəqliyyat sektorunda, müasir nəqliyyat növlərinin tətbiqi, sərnişindaşımalarda elektrikle işləyən nəqliyyat növlərinin istifadəsinin genişləndirilməsi, dəmiryolu xətlərinin elektriklişdirilməsi və dəyişən cərəyanlı dartı sistemində keçilməsi, avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarında alternativ yanacaqda işləyən avtobuslardan istifadə edilməsi, ümumi istifadədə olan nəqliyyatdan daha çox istifadə edilməsi üçün müvafiq şəraitin yaradılması, nəqliyyatın intellektual idarə etmə sisteminin təkmilləşdirilməsi və əhatə dairəsinin genişləndirilməsi, metro nəqliyyat növünün inkişafı və stansiyalarının sayının artırılması, avtomobil yolları şəbəkəsinin inkişafı və yenidənqurulması, müxtəlif səviyyədə yol qovşaqlarının, yeraltı və yerüstü piyada keçidlərinin tikintisi ilə nəqliyyat tıxaclarının aradan qaldırılması və nəqliyyat vasitələrinin orta hərəkət sürətinin artırılması tədbirləri hesabına istilik effekti yaradan qazların baza ili ilə müqayisədə azalması planlaşdırılır.

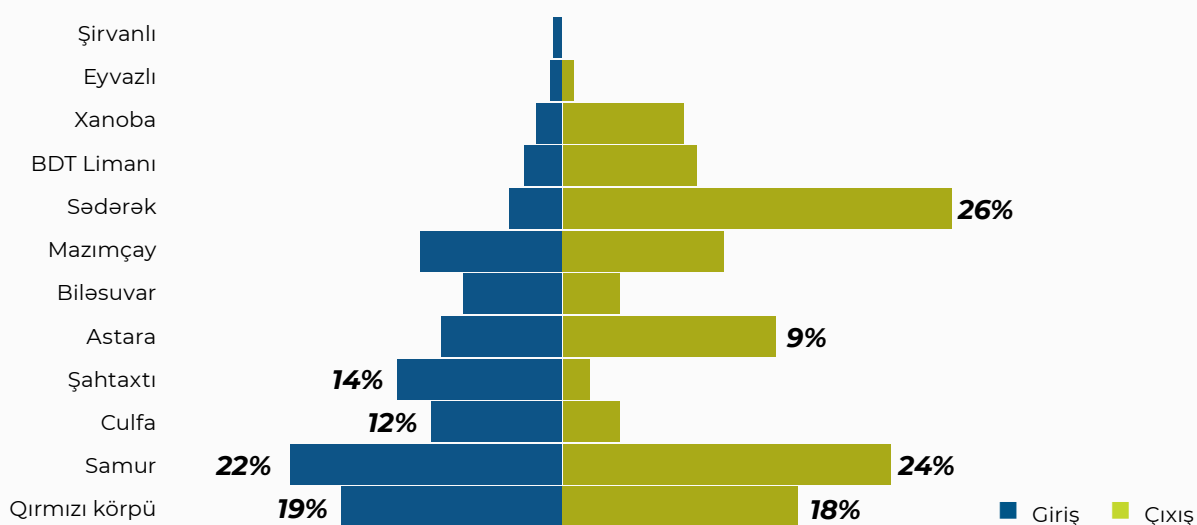
Şəkil. Ətraf mühitlə bağlı (yaşıl nəqliyyat) mühüm hadisələrin xronikası



8. Bəzi statistik göstəricilər

Ölkə ərazisindən xarici mənsubiyyətli avtomobil nəqliyyatı ilə daşınan tranzit yüklər əsas etibarilə (1.8 mln ton və ya 67%) Samur və Qırmızıkörpü, habelə Culfa və Şahtaxtı Sərhəd Keçid Məntəqələrindən giriş edir, Sədərək, Samur və Qırmızıkörpü SKM-lərindən isə çıxış edərək ölkəni tərk edir.

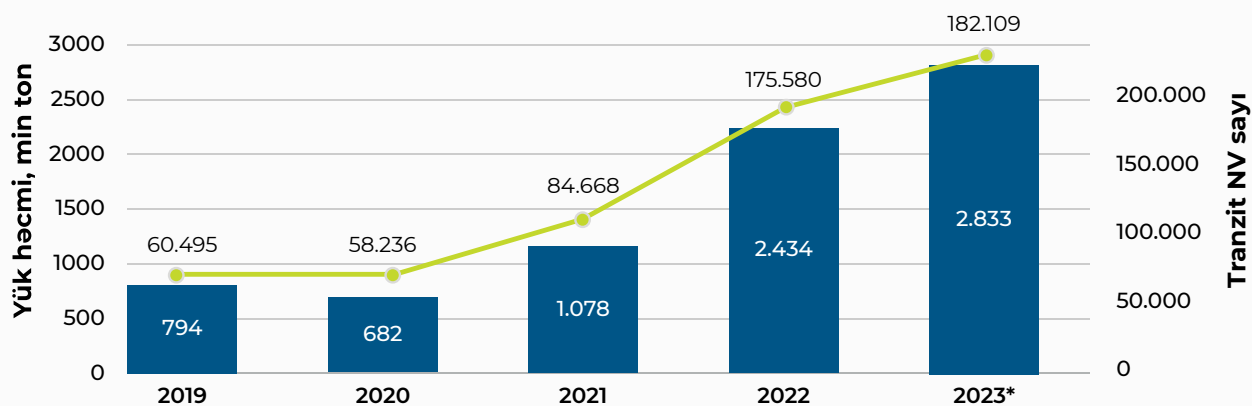
Şəkil. 2022-ci ildə SKM-lər üzrə hərəkət edən tranzit yükün həcmi, min ton ilə





Keçən ilin anoloji dövrü ilə müqayisədə cari ilin ilk 10 ayında daşınan yüklərin həcmi 16%, avtomobillərin sayında isə 4% artım qeydə alınmışdır ki, bu da tranzit daxil olan yük avtomobillərinin doluluq səviyyəsinin artması deməkdir. Tərəfimizdən aparılan proqnozlar əsasında əsasında cari ildə xarici mənsubiyyətli yük avtomobilləri ilə tranzit daşımanın həcmnin təqribən 3.4 mln ton olacağı gözlənilir və bu ötən dövr ilə müqayisədə ~40% artımdır.

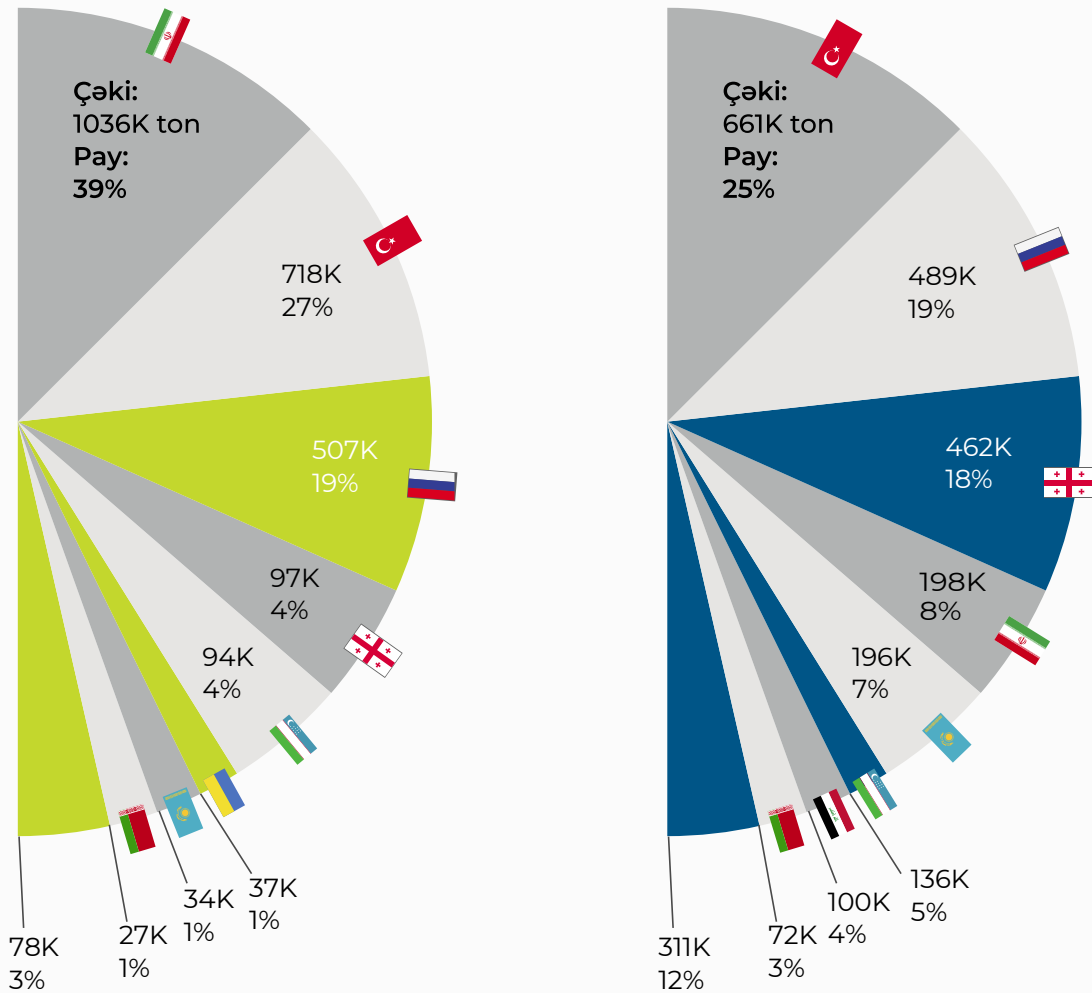
Şəkil. Avtomobil NV vasitəsilə daşınan tranzit yüklərin həcmi





Ölkə ərazisindən yük avtomobili ilə tranzit keçən xarici mənsubiyyətli yük nəqliyyat vasitələrinin hər 100-ündən 25-i (19) ya Türkiyə (Rusiya) istiqamətinə gedir, ya da Türkiyə(Rusiya) istiqamətindən gəlir.

Şəkil. Avtomobil nəqliyyatı ilə tranzit yüklərin ərazimizə giriş və çıxış ölkələri

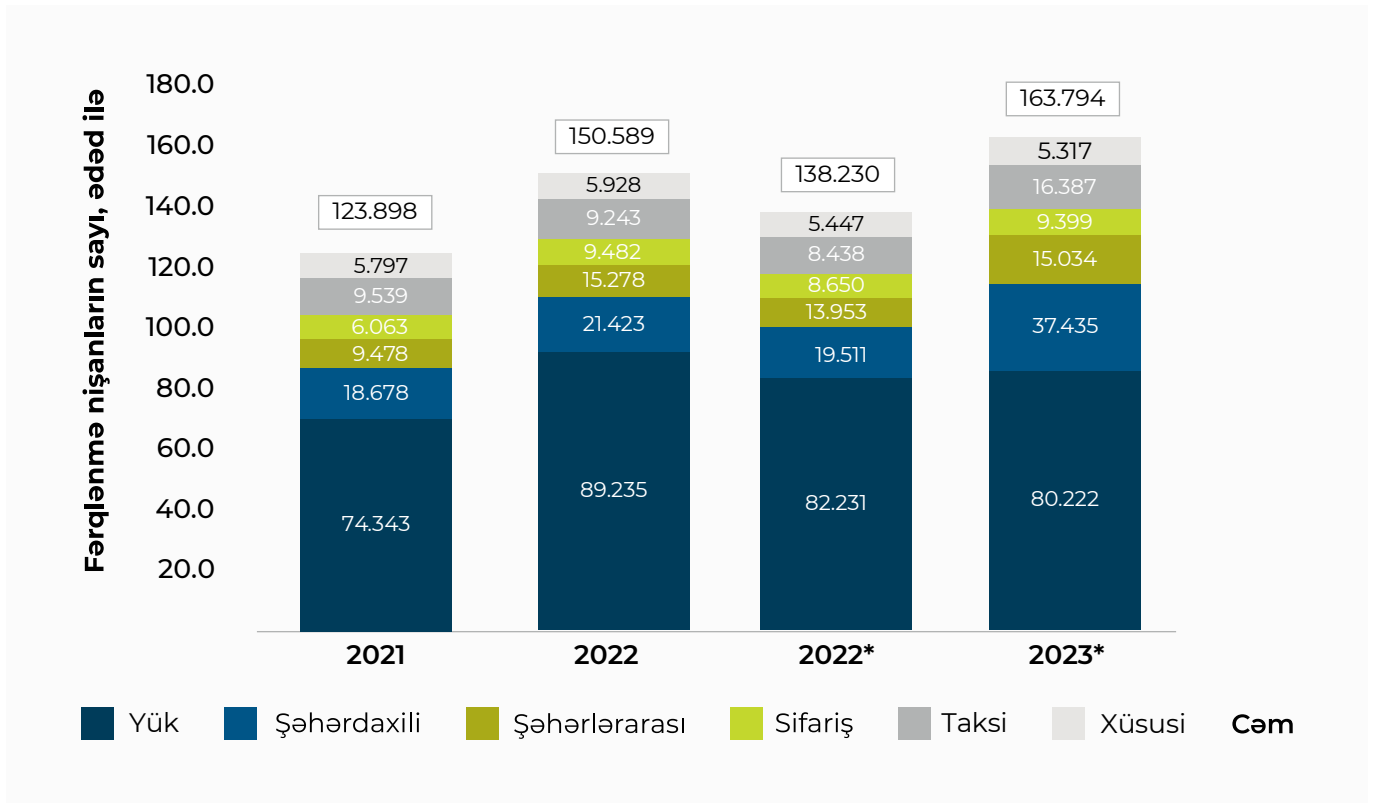


Fərqlənmə nişanları

Mülkiyyətində və ya istifadəsində olan avtomobil nəqliyyatı vasitələri ilə (beynəlxalq yük və sərnişin daşımaları istisna olmaqla) Azərbaycan Respublikasının ərazisində sərnişin və yük daşımalarını (o cümlədən taksi ilə) həyata keçirən şəxslər fərqlənmə nişanları olaraq fəaliyyət göstərir. Azərbaycan Respublikasında avtomobil nəqliyyatı vasitələri ilə sərnişin və yük daşımalarına görə verginin və məcburi dövlət sosial sığorta haqqının ödənilməsi xüsusiyyətləri, habelə “Fərqlənmə nişanı” və “Xüsusi fərqlənmə nişanı”nın tətbiq edilməsi Qaydaları” Nazirlər Kabinetinin 09.02.2006-cı il tarixli, 40 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmişdir.

Vətəndaşlara verilmiş Fərqlənmə nişanlarının sayı cari ilin ilk 11 ayı ərzində 163,794 ədəd olmuşdur ki, bu da ötən ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə 18% artıqdır. Verilmiş nişanların mütləq əksəriyyəti yük daşınması fəaliyyəti üçün verilmişdir (2022:59%, 2023:49%)

Şəkil. Fərqlənmə nişanlarının kateqoriyalar üzrə bölgüsü (2021-2023).



Qeyd: 11 ay əhatə olunmuşdur.

9. Hüquqi qanunvericilik bazası

9.1. e-CMR və e-TIR

Yüklərin milli sərhədlər və nəqliyyat dəhlizləri vasitəsilə rahat və səmərəli daşınmasını təmin etmək üçün milli qanunvericiliyin təkmilləşdirilməsi və Birləşmiş Millətlər Təşkilatının nəqliyyatla bağlı hüquqi sənədlərinin tətbiqinin artırılması çox vacibdir.

Bu cəhətdən, 2022-ci ilin oktyabrından etibarən Azərbaycan Respublikası "eCMR üzrə Əlavə Protokol"a qoşulmuşdur. Bundan başqa, TIR konvensiyasına 11 sayılı Əlavənin qüvvəyə minməsindən sonra Azərbaycan e-TIR layihəsini həyata keçirmək niyyətində olduğunu bildirib. Bu istiqamətdə Dövlət Gömrük Komitəsi tərəfindən gömrük İT sistemlərinin e-TIR Beynəlxalq Sistemi ilə əlaqələndirilməsi istiqamətində tədbirlər həyata keçirilib.

Regional tranzit ölkələrinin bu tipli rəqəmsallaşma inisiativlərinə qoşulması marşrutlar üzrə artan mal axını və tranziti effektiv şəkildə idarə etməyə kömək edəcək. Bu baxımdan Azərbaycan və Özbəkistan arasında ilk e-TIR tranzit əməliyyatı 2022-ci ildə həyata keçirilmiş, Türkmənistanla eyni zamanda qoşulması yükdaşıma məlumatlarına real vaxt rejimində çıxışı təmin etməklə daha dəqiq daşınma-izləmə məlumatlarını təmin edəcək ki, bu da nəticədə təchizat zəncirinin şəffaflığını və təhlükəsizliyini artıracaqdır.

9.2. “Nəqliyyat-ekspedisiya fəaliyyəti haqqında” qanun layihəsi

Beynəlxalq təcrübəyə əsasən istehsal-istehlak zəncirinin qısaldılması və səmərəliliyinin artırılması baxımından yükdaşımalara ekspeditorların cəlb edilməsi əsas istiqamətlərdən hesab olunur. Belə ki, optimal daşıma marşrutunun və müştərinin tələblərinə uyğun gələn daşıyıcının seçilməsi, daşıma və nəqliyyat-ekspedisiya sənədlərinin rəsmiləşdirilməsi, yükün daşınmaya hazırlanması, daşımanın izlənməsi (müşayət edilməsi) kimi vaxt və vəsait sərfinə səbəb olan məsələlər sözügedən istiqamətin əsas özəyini təşkil etməkdədir. Qeyd edilən fəaliyyətin mürəkkəbliyi daşımalar sahəsində mütəxəssis qismində çıxış edən, həmin sahədə mövcud olan vəziyyətə, tariflərə və qanunvericiliyə, eləcə də daşımalar zamanı yaranan biləcək halların və çətinliklərin aradan qaldırılmasına dair zəruri biliklərə və təcrübəyə malik ekspeditorların cəlb edilməsi ilə nəticələnmişdir. Beynəlxalq arenada, o cümlədən Azərbaycanda bu sahənin inkişafı və tənzimlənməsi zərurəti “Nəqliyyat-ekspedisiya fəaliyyəti haqqında” qanun layihəsinin işlənilməsinə şərtləndirmişdir.

“Nəqliyyat-ekspedisiya fəaliyyəti haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu layihəsində nəqliyyat-ekspedisiya fəaliyyəti iştirakçılarının anlayışı verilmiş, həmin fəaliyyətin həyata keçirilməsinin hüquqi əsasları, sahə üzrə dövlət tənzimləməsi çərçivəsində görüləcək tədbirlər, o cümlədən sahə üzrə sahibkarlara dövlətin dəstək tədbirləri, ekspeditorların və müştərilərin hüquq və öhdəlikləri, məsuliyyəti müəyyənləşdirilmiş, həmçinin ekspeditora qarşı pretenziya və iddia verilməsi qaydaları qeyd olunmuşdur. Eyni zamanda, beynəlxalq təcrübə əsasında müvafiq sahənin tənzimlənməsində mühüm rol oynayacaq və dövlət tənzimləməsinə dəstək verəcək ekspeditorların birliklərinin yaradılması imkanı nəzərdə tutulmuş və həmin birliklərin fəaliyyət istiqamətləri müəyyənləşdirilmişdir.

9.3. Ödənişli yollar

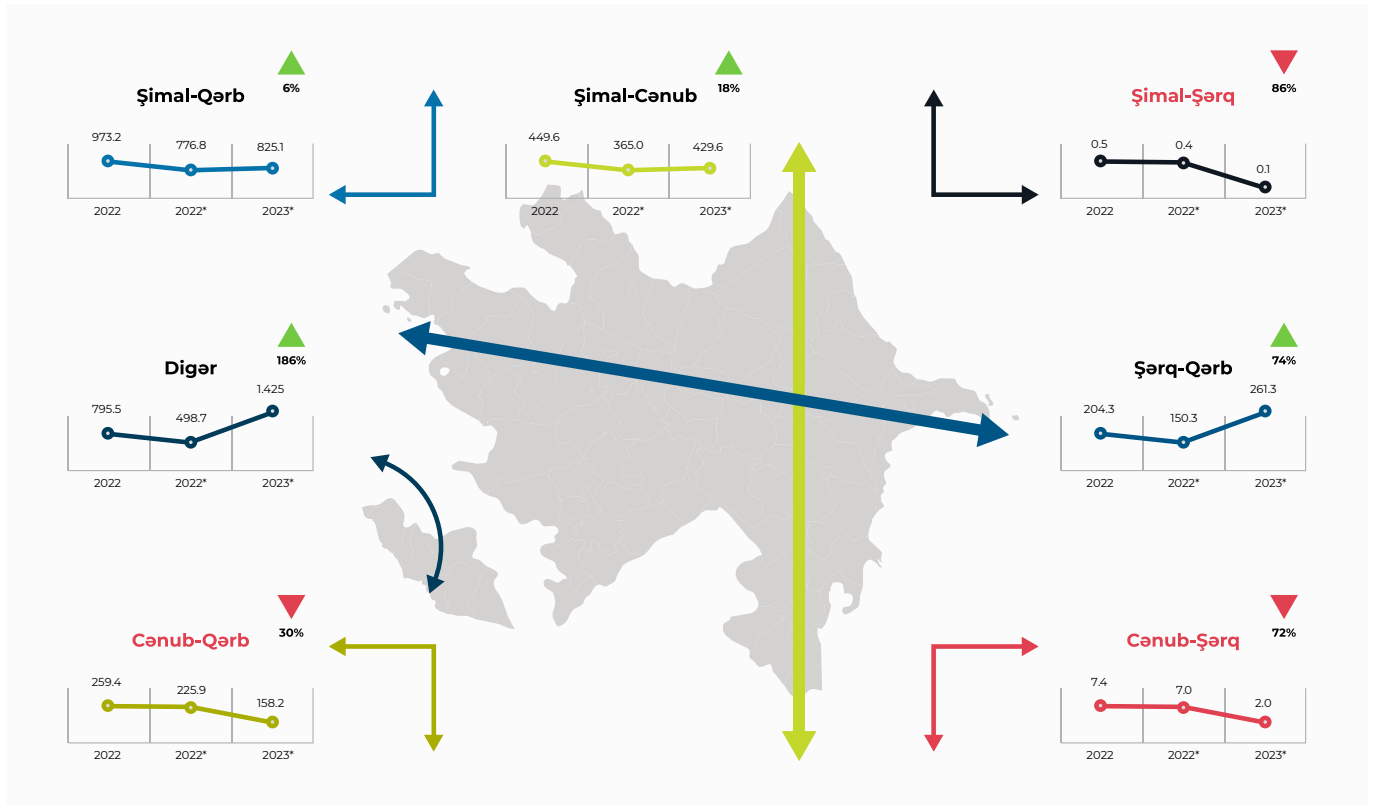
Azərbaycan Respublikasında ödənişli yollar Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyevin 22 dekabr 1999-cu il № 778-IQ ilə təsdiq edilmiş “Avtomobil yolları haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanununun “Ödənişli avtomobil yolları” Fəsil II-I ilə tənzimlənir. Əlavə olaraq, “Avtomobil yolları haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanununda dəyişikliklər edilməsi barədə Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2018-ci il 20 iyul tarixli 315 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmiş “Azərbaycan Respublikasında avtomagistraldan ödənişli yol kimi istifadə edilməsi ilə bağlı məlumatın forması”, 2019-cu il 6 mart tarixli 76 nömrəli Qərarı ilə təsdiq edilmiş “Azərbaycan Respublikasında avtomagistraldan ödənişli yol kimi istifadə Qaydası” və 2019-cu il 6 mart tarixli 77 nömrəli Qərarı ilə təsdiq edilmiş “Azərbaycan Respublikasında avtomagistraldan ödənişli əsaslarla istifadənin dayandırılması və belə istifadəyə xitam verilməsi Qaydası” Qərarları ilə tənzimlənir.

Son dövrlərdə, M-1 Bakı-Quba-Rusiya Federasiyası ilə dövlət sərhədi avtomobil yolunun H.Z.Tağıyev qəsəbəsindən başlayaraq tikilən yeni avtomobil yolunun 129 kilometrlik hissəsinin ödənişli yol kimi müəyyən edilməsinə dair tədbirlər haqqında Nazirlər Kabinetinin 2023-cü il 5 sentyabr tarixli 309 nömrəli qərarı təsdiq olunmuşdur.

10. Dəhlizlər üzrə

Ölkəmizin geostrateji mövqeyi dəhlizlər üzrə yükdaşımalarını şərtləndirir. Aşağıdakı cədvəldən görsəndiyi kimi Şimal-Cənub, Şimal-Qərb və Şərq-Qərb istiqamətləri üzrə yüklər son illərdə müvafiq olaraq +18%, +6% və +74% artmışdır. Digər istiqamət, xüsusilə Naxçıvan üzərindən İran-Türkiyə istiqamətində daşımalar +186% artaraq pik həddə çatmışdır. Ümumi daşınan yüklərin təqribən 5%-i yük dövriyyəsinin azaldığı istiqamətlərdə daşınmışdır (Şimal-Şərq, Cənub-Qərb və Cənub-Şərq).

Şəkil. Avtomobil nəqliyyatı ilə tranzit daşımalar, min ton (dəhlizlər üzrə)



Qeyd: 9 ay

11. Beynəlxalq əlaqələr

11.1. Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqı

Əsası 1948-ci ildə Cenevrədə qoyulan bu təşkilat ticarət, beynəlxalq avtomobil daşımaları və sərnişinlərin hərəkətini asanlaşdırmaq və davamlı inkişafı dəstəkləmək məqsədilə yaradılmışdır. Hazırda təşkilatın 68 ölkədə 151 üzvü vardır.

11.2. Beynəlxalq Nəqliyyat Forumu

1953-cü ildə Avropa Nəqliyyat Nazirləri Konfransı kimi təsis edilmiş və hazırda 66 üzv ölkəni birləşdirən hökumətlərarası təşkilatdır. Nəqliyyat siyasəti üzrə beyn mərkəzi kimi fəaliyyət göstərir və nəqliyyat nazirlərinin illik Sammitini təşkil edir. BNF bütün nəqliyyat növlərini əhatə edən yeganə global qurumdur. İnzibati cəhətdən İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf təşkilatı ilə inteqrasiya olunmuş, lakin siyasi cəhətdən müstəqildir.

11.3. Beynəlxalq Ekspeditorlar Assosiasiyaları Federasiyası (FIATA)

1926-cı ildə Vyana əsası qoyulmuş, dünyanın 150 ölkəsində ekspeditorları təmsil edən qeyri-hökumət təşkilatıdır. FIATA-nın üzvlüyü 109 Assosiasiya Üzvündən və 5500-dən çox fərdi üzvdən ibarətdir və ümumilikdə dünya üzrə 40 min ekspeditor və logistika şirkətlərin fəaliyyət göstərdiyi sənayeni təmsil edir. Əsas məqsədi ticarətin asanlaşdırılmasını və ən yaxşı təcrübələri təbliğ etməkdir.

11.4. Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Avropa İqtisadi Komissiyası (UNECE)

Avtomobil nəqliyyatına rəhbərlik edən təşkilatlardan biridir. Təşkilatın daxilində "Kombinə edilmiş nəqliyyat", "Yol Hərəkəti Təhlükəsizliyi", "Daxili Nəqliyyat Komitəsi", "Təhlükəli Materialların Daşınması" və "Tez xarab olan materialların daşınması" kimi işçi qrupları fəaliyyət göstərir. UNECE-nin Daxili Nəqliyyat Komitəsində aparılan danışıqlar nəticəsində Avropa İttifaqı ölkələrinin, o cümlədən Azərbaycanın iştirak etdiyi əsas sazişləri aşağıdakı kimi sadalaya bilərik:

- Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiya (CMR anlaşması)
- TIR karnetlərinin mühafizəsi altında malların beynəlxalq daşınmasına dair TIR Konvensiyası
- "Təhlükəli yüklərin quru yollar ilə beynəlxalq daşımaları haqqında" Avropa Sazişi (DOPOQ)



Dəniz və Liman







Giriş

Güclü iqtisadiyyatı olan ölkələrin sıx məskunlaşmış şəhərlərində nəqliyyat infrastrukturunu, xidmətləri və obyektlərinin əlaqələndirilməsi (multimodallıq) səfər zəncirinin asanlaşdırılmasına xidmət edir. Bu kontekstdə, şəhərlərin ətraf mühitlə bağlı narahatlığına və vətəndaşların sərnişindəşımaya gözləntiləri Şəhər Mobilliyinin dəstəklənməsi ilə təmin edilə bilər.

Əsasən Bakı daxil olmaqla ölkənin yüksək urbanizasiyaya malik olan şəhərlərində şəhər nəqliyyatı iqtisadi inkişafda əsas rol oynayır. Son onilliklərdə ki, ölkənin əhəmiyyətli iqtisadi mərkəz olan Bakı şəhərində əhalinin sıxlığının artmasının şahidi olur (ölkə üzrə sıxlıq: 117, Bakı üzrə sıxlıq: 1 092 nəfər/kv m).

Şəhər mobilliyinin önəmli elementlərindən biri də avtomobilləşmə səviyyəsidir. Sırr deyil ki, əhalinin artımı və iqtisadi fəallığın artması, eləcə də xaotik infrastrukturun inkişafı Bakıda şəhər nəqliyyatında problemlər yaradır. Son 20 ildə ölkədə və xüsusilə Bakıda avtomobillərin sayının artmasını aşağıdakı rəqəmdən də görmək olar. Azərbaycanda sürətlə gedən iqtisadi inkişafın təsiri nəticəsində ölkə, əsasən də Bakı üzrə avtomobilləşmə səviyyəsi artmışdır. 2000-ci ildən 2022-ci ilə qədər Bakıda avtomobilləşmə səviyyəsi 433% artmışdır. Qeyd etmək lazımdır ki, eyni dövr ərzində Bakı şəhərində əhalinin sayı cəmi 28% artmışdır. Şəhərdə ictimai nəqliyyatda sərnişinlərin payının şəxsi avtomobillə daşınan insanların sayına bərabər olduğu təxmin edilir

(Dünya Bankı, 2018). Son 20 ildə nəqliyyat vasitələrinin sayının 3 dəfə artması onu sübut edir ki, Bakı vətəndaşları ictimai nəqliyyatdansa şəxsi avtomobillərə üstünlük verirlər.

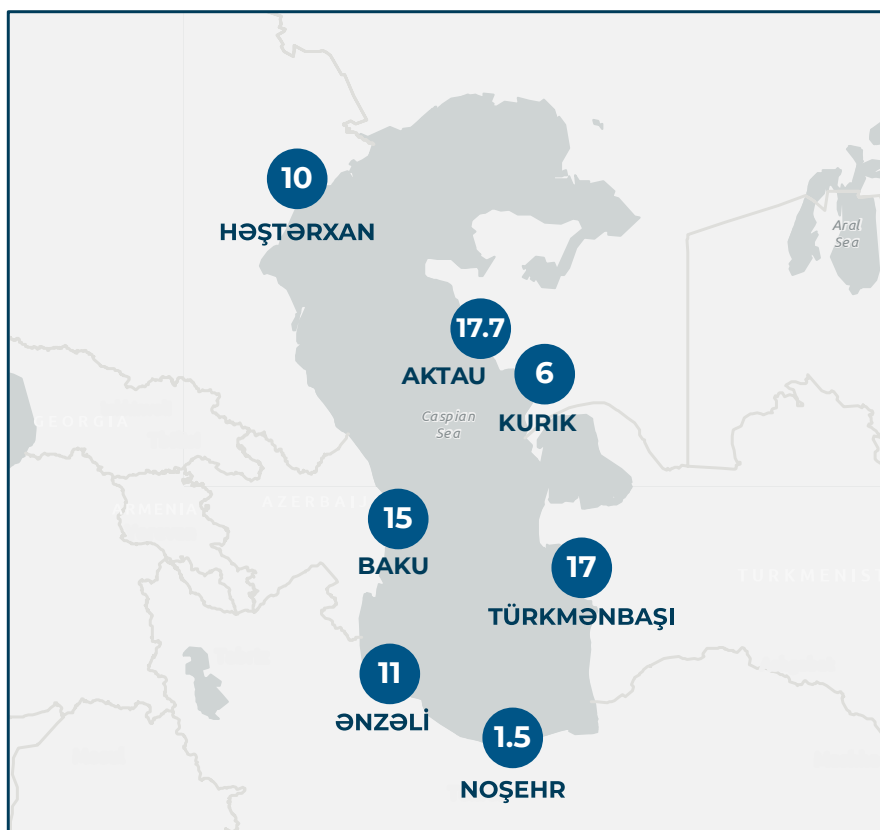
Cənab Prezidentin rəhbərliyi ilə həyata keçirilən məqsədyönlü islahatlar ölkəmizin uzunmüddətli və davamlı inkişafını təmin etmiş və iqtisadiyyatın, o cümlədən qeyri-neft sektorunun inkişafını şərtləndirmişdir. Aparılan çoxsahəli islahatlar nəticəsində ictimai nəqliyyat sektorunda da əhəmiyyətli işlər görülmüş, onun dayanıqlığı və təhlükəsizliyi artırılmışdır. Eyni zamanda, müasir texnologiyalar və qabaqcıl təcrübələr tətbiq olunmaqla ictimai nəqliyyat infrastrukturunun yenilənməsi, sərnişindəşımaya xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılması istiqamətində mühüm layihələr həyata keçirilməkdədir.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2018-ci il 27 dekabr tarixli 852 nömrəli Sərəncamı ilə təsdiq edilmiş "Azərbaycan Respublikasında yol hərəkətinin təhlükəsizliyinə dair 2019-2023-cü illər üçün Dövlət Proqramı"nın həyata keçirilməsi üzrə Tədbirlər Planı"nın 7.4.6.1-ci yarımbəndinin icrasını təmin etmək məqsədilə Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti "Şəhərdaxili hərəkət (mobillik) planının hazırlanması Qaydası"nı 22 yanvar 2022-ci il tarixli 25 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmişdir. Sözügedən qayda əsasında mobillik layihəsi davam etməkdədir.

1. İnfrastruktur

Xəzəryanı ölkələrin limanlarının genişləndirilməsi və inkişafı səyləri Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TITR) və Şimal-Cənub kimi beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin artan əhəmiyyəti ilə bağlıdır. Bu ölkələr öz nəqliyyat infrastrukturunu inkişaf etdirməklə, iki əsas enerji istehlakçı bazarı olan Avropa və Asiya arasında yüklərin tranzitində əsas vasitəçi olmağa çalışırlar. Hər birinin regionun əsas nəqliyyat qovşağına çevrilmək arzusu həm də Xəzər dənizində rəqabət mühiti yaradır.

Xəzər akvatoriyasında fəaliyyət göstərən əsas limanlar və ötürücülük qabiliyyətləri (mln ton) aşağıdakı kimidir:



1.1. Limanlar

Azərbaycan Xəzər dənizi sahili boyunca yerləşən bir neçə strateji dəniz limanına malikdir və ölkənin dəniz nəqliyyatı və ticarətində mühüm rol oynayır. Bunların arasında ən böyüyü (400 hektar əraziyə malik) və ən görkəmlisi neft və qaz, quru yük, ümumi yüklər və konteynerlər də daxil olmaqla, müxtəlif növ yükləri daşıyan müasir və yaxşı təchiz olunmuş obyekt olan Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanıdır (BBDTL). BBDTL həmçinin 56 min m² açıq anbar sahəsinə və 10 min m² qapalı anbarlara malikdir.



*Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı

Orta Dəhliz boyunca strateji mövqeyi onun əhəmiyyətini daha da artırır, Azərbaycanı Mərkəzi Asiya, Avropa və onun hüdudlarından kənarında əsas bazarlarla əlaqələndirir.

Azərbaycan Respublikası Prezidenti İlham Əliyevin 18 mart 2015-ci il tarixli fərmanı ilə "Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti (QSC) yaradılmışdır. Xəzər dənizinin ən böyük limanının ümumi uzunluğu 2272.7 m olmaqla 13 körpüsü mövcuddur və il ərzində 100 min TEU konteyner daxil olmaqla, 25 milyon tona qədər yük qəbul edə, həmçinin illik 100 min sərnişin terminalı tutumuna malikdir. Limana daxil olması icazə verilən gəmilərin tipləri və maksimal ölçüləri (suya oturuğu, maksimum uzunluğu və eni) 5,5 m, 200 m və 20 m-dir.

Şəkil. Yerli limanların yükaşıma qabiliyyəti

| Limanın adı | Yük terminalının yükaşıma qabiliyyəti (illik tonla) |
|---|---|
| Səngəçal Dəniz Limanı | 20 000 000 |
| Ziğ Quru Yük Dəniz Limanı | 1 150 000 |
| Putta Dəniz Limanı | 120 000 |
| Zirə Dəniz Limanı | 1 000 000 |
| Bakı Hövsan Beynəlxalq Ticarət Dəniz Limanı | 8 602 800 |
| Ziğ Sənaye Dəniz Limanı | ~100 000 |
| Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı | 25 000 000 |



Azərbaycanın digər dəniz limanları

Zirə dəniz limanı 13 hektar əraziyə malikdir. Limanın sahilə yanalma xətti 500 metr təşkil edir. Limanda açıq və qapalı saxlama yerləri mövcuddur. Limanın ümumi uzunluğu 1231m olmaqla 9 körpüsü mövcuddur və il ərzində 15 min TEU konteyner daxil olmaqla, 1 milyon ton yükaşımaq qabiliyyətinə malikdir. Limana daxil olması icazə verilən gəmilərin tipləri və maksimal ölçüləri (suya oturumu, maksimum uzunluğu və eni) 6.5 m, 150 m və 80 m-dir. Zirə dəniz limanı 62 min m² açıq anbar sahəsinə və 33.6 min m² qapalı anbarlara malikdir.

Hal-hazırda Zirə dəniz limanında beynəlxalq standartlara cavab verən istehsal sahəsinin inşası layihəsi üzrə işlər davam etdirilir. Liman ərazisində neft-qaz avadanlıqlarının və dəniz təyinatlı iri qabaritli metalkonstruksiya istehsalat sahəsinin inşasına başlanılıb. Limanda ağır tonnajlı yükqaldırma qabiliyyətinə malik kranlar və dəniz təyinatlı əməliyyatların aparılmasında istifadə olunan avadanlıqlar, həmçinin yükdaşımada istifadə olunan müasir nəqliyyat vasitələri mövcud olacaqdır. Layihə üzrə tikilən istehsal sahəsinin dənizdən 50 m aralıqda olan 6 hektarlıq sahədə yerləşdirilməsi nəzərdə tutulmuşdur.

Qısa müddətli saxlama sahəsi konteyner yüklərinin saxlanması və istifadəsi, eləcə də müxtəlif formalarda və ağırlıqlarda yük daşımaları üçün nəzərdə tutulub. Müəssisəyə bir neçə açıq və qapalı saxlama zonası daxildir. Açıq saxlama meydançasının ümumi sahəsi təxminən 30 min m² təşkil edir və müxtəlif tipli materialların və konteynerlərin saxlanması üçün nəzərdə tutulub. Əgər tələb olunarsa, açıq saxlama sahəsi gələcəkdə artırıla bilər. 6 min m² sahəsi olan qorunan anbar ərazisi qiymətli materialları, avadanlıqları və yanan maddələrin hava şəraitindən və xarici təsirlərdən saxlanması və qorunması üçün istifadə olunur. 320 m² qorunan anbarın tikintisinə artıq başlanılmışdır.



Ziğ Quru Yük Dəniz Limanı 2011-ci ildə istismara verilmişdir və 10 hektar əraziyə malikdir. Limanda ümumi uzunluğu 1179 m olmaqla 7 körpü, həmçinin 6 min m² qapalı anbar sahələri və 4.5 min m² açıq anbar sahələri mövcuddur. İl ərzində 14.4 min TEU konteyner daxil olmaqla, 1.15 milyon tona qədər yük qəbul edə, həmçinin illik 12 min sərnişin terminalı tutumuna malikdir. Limana daxil olması icazə verilən gəmilərin tipləri və maksimal ölçüləri (suya oturumu, maksimum uzunluğu və eni) 5.5 m, 150 m və 18 m-dir.

Bakı Hövsan Beynəlxalq Ticarət Dəniz Limanı 2016-cı ildə istismara verilmişdir və 13.9 hektar əraziyə malikdir. Limanda ümumi uzunluğu 1125 m olmaqla 9 körpü, həmçinin 13 600 m² qapalı anbar sahələri və 150 min m² açıq anbar sahələri mövcuddur. İl ərzində 134.4 min TEU konteyner daxil olmaqla, 8.6 milyon tona qədər yük qəbul edə, həmçinin illik 500 sərnişin terminalı tutumuna malikdir. Limana daxil olması icazə verilən gəmilərin tipləri və maksimal ölçüləri (suya oturumu, maksimum uzunluğu və eni, metrə) 6.5 m, 150 m və 20 m-dir.

Səngəçal Dəniz Limanı 2003-cü ildə istismara verilmişdir və 45 hektar əraziyə malikdir. Limanda ümumi uzunluğu 1168 m olmaqla 5 körpü mövcuddur. Liman maye yüklər üçün ümumi həcmi 320 000 m³ olan 14 ədəd rezervuar ilə təchiz olunmuşdur. Limana daxil olması icazə verilən gəmilərin tipləri və maksimal ölçüləri (suya oturumu, maksimum uzunluğu və eni, metrə) 6 m, 150 m və 18 m-dir.

Putə Dəniz Limanı 2012-ci ildə istismara verilmişdir və 1.2 hektar əraziyə malikdir. Limanda ümumi uzunluğu 1000 m olmaqla 11 körpü, həmçinin 4.9 min m² qapalı anbar sahələri və 5 min m² açıq anbar sahələri mövcuddur. İl ərzində 100 TEU konteyner daxil olmaqla, 120 min tona qədər yük qəbul edə bilər. Limana daxil olması icazə verilən gəmilərin tipləri və maksimal ölçüləri (suya oturumu, maksimum uzunluğu və eni, metrə) 6.5 m, 150 m və 20 m-dir.

Azərbaycanın dəniz limanları beynəlxalq ticarət və daşımaların artan tələblərinə cavab vermək üçün davamlı olaraq modernləşmə və genişləndirilməyə məruz qalır. Azərbaycan hökuməti bu limanları dəniz fəaliyyəti üçün regional mərkəzlərə çevirmək, ticarəti asanlaşdırmaq və iqtisadi artımı dəstəkləmək öhdəliyinə sadıqdır. Azərbaycanın dəniz limanlarının strateji mövqedə yerləşməsi və hökumətin onların imkanlarının müasirləşdirilməsi və genişləndirilməsi istiqamətində davamlı səyləri onları ölkənin dəniz sektoru və onun ümumi iqtisadi inkişafı üçün əhəmiyyətli aktivə çevirir.



1.2. Gəmiqayırma zavodu

Bakı Gəmiqayırma Zavodu ən müasir tələblərə cavab verən ən müxtəlif təyinatlı gəmilərin tikintisi, təmiri və ümumilikdə, dəniz və ofşor mühəndislik işlərinin yerinə yetirilməsi sahəsində fəaliyyət göstərir. İstehsal gücü ildə 25 min ton metal konstruksiya olan və bu imkanlarına görə Xəzər dənizi hövzəsində analoqu olmayan müəssisədə ildə 15 min ton yükləmə qabiliyyətinə malik 4 və ya 70 min ton yükləmə qabiliyyətinə malik 2 tanker və 4 özül təchizat gəmisi inşa etmək, müxtəlif təyinatlı 80-100 gəmini təmir etmək mümkündür. İstehsal prosesində metalkəsmə, profiləymə, lövhəymə, 3D borukəsmə rəqəmsal avadanlığı kimi müasir texnoloji vasitələrdən istifadə olunur. Zavod Finlandiya, Niderland, Almaniya, Çex Respublikası, Böyük Britaniya, Koreya Respublikası və Sinqapurda yüksək standartlar səviyyəsində istehsal olunan avadanlıqla təchiz edilib.

72 hektar əraziyə malik zavodda bugünədək 50 tonluq dartıcı qüvvəyə malik "SOCAR-1" yedək gəmisi, Heydər Əliyev adına altıncı nəsillə yarım dalma qazma qurğusunun pantonları və üst göyərtələri, "Xankəndi" sualtı tikinti gəmisi, hər biri 80 sərnişin tutumuna malik "Üfük", "Zəfər", "Turan" adlı 3 sərnişin gəmisi, "Kəlbəcər" və "Laçın" adlı 2 neft tankeri, "Azərbaycan" və "Zərifə Əliyeva" adlı bərə gəmiləri inşa olunub.

"Xankəndi" sualtı tikinti gəmisinin 6 x 4321 kVt və 2 x 3452 kVt gücə malik 8 əsas mühərriki olmaqla, uzunluğu 155 metr, eni 32 metr, bortunun hündürlüyü 13 metr, sürəti isə 13 knot təşkil edir.

Gəmi 3,5 metr hündürlüyündə dalğalarda fəaliyyət göstərməsi üçün dinamik mövqeləndirmə sistemi (DP3), çəkisi 750 tona qədər olan müxtəlif sualtı qurğuların 600 metrədək dərinlikdə quraşdırılması üçün 900 tonluq əsas kran, 18 nəfərlik iki kapsullu dalğıcı sistemi, möhkəmləndirilmiş avadanlıq endirmə şaxtası və digər zəruri texniki avadanlıqlarla tam təchiz edilib.

2. Gəmi parkı

Azərbaycanda gəmiçiliklə bağlı fəaliyyət göstərən “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC (ASCO) ən köklü müəssisələrdən biridir. Müəssisənin balansına nəqliyyat donanması ilə yanaşı, ixtisaslaşdırılmış donanma və gəmi təmiri zavodları daxildir:

| Nəqliyyat donanması | |
|---------------------------|----|
| Tankerlər | 22 |
| Gəmi | 13 |
| Universal quru yük gəmisi | 14 |
| Ro-Ro | 2 |
| Ro-Pax | 2 |
| Cəm | 53 |

| İxtisaslaşdırılmış donanma | |
|----------------------------|-----|
| Kran | 22 |
| Təchizat-yedək | 18 |
| Sərnişin | 25 |
| Borudüzən | 2 |
| Yanğınsöndürən | 6 |
| Mühəndis-geoloji | 5 |
| Dalğıcı | 10 |
| Xidməti və köməkçi gəmilər | 116 |
| Cəm | 204 |





3. ASCO

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” (ASCO) Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti 1960-cı ildə təsis edilib və Azərbaycanın dəniz nəqliyyatı sektorunun inkişafında mühüm rol oynayıb. İlk illərdə şirkət Azərbaycandan neft və qazın digər Xəzəryanı ölkələrə nəqlinə diqqət yetirirdi. Bununla belə, son illərdə ASCO öz fəaliyyətini quru yük və ümumi yük kimi digər yük növlərini də əhatə etməklə genişləndirmişdir. Şirkət həmçinin sərnişin bərə xidmətlərinin inkişafına sərmayə qoyub.

ASCO iqtisadiyyatda köklü struktur islahatlarının davam etdirilməsi, dəniz gəmiçiliyi sahəsində yerli və beynəlxalq daşımaların artırılması, ölkənin rəqabət qabiliyyətinin və tranzit potensialının gücləndirilməsi məqsədilə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin ASCO-nun yaradılması haqqında 22 oktyabr 2013-cü il tarixli 6 nömrəli və ASCO-nun fəaliyyətinin təşkili haqqında 10 yanvar 2014-cü il tarixli 213 nömrəli Sərəncamlarına əsasən, respublikada mövcud olan iki böyük donanmanın – ASCO və Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin Xəzər Dəniz Neft Donanmasının birləşdirilərək yenidən təşkil olunması yolu ilə yaradılıb.

ASCO Azərbaycan iqtisadiyyatına böyük töhfə verən təşkilatdır. 2022-ci ildə şirkət 15 milyon tondan çox yük və 1 milyondan çox sərnişin daşıyıb. ASCO-nun tərkibinə 6,973 nəfər tam ştat işçisi olan dəniz xidməti-köməkçi və ticarət donanmaları, iki gəmi təmiri zavodu, istehsal xidmətləri, eləcə də logistika xidmətləri, dənizçilik üzrə təhsil, təmir, tikinti, quraşdırma və layihələşdirmə işlərini göstərən müəssisələr daxildir.

Azərbaycan hökuməti ASCO-nun inkişafına dəstək verməyə sadıqdır. Şirkət son illərdə dövlət tərəfindən əhəmiyyətli investisiyalar almışdır ki, bu da ona öz donanmasını modernləşdirməyə və fəaliyyətini genişləndirməyə imkan vermişdir.

ASCO Xəzər dənizi regionunun dəniz nəqliyyatı sektorunda əsas oyunçudur. Şirkətin strateji yeri və geniş çeşidli xidmətlər onu regiondakı biznes və hökumətlər üçün mühüm tərəfdaşa çevirir.





ASCO-nun əsas üstünlüklərindən bəziləri bunlardır:

- Uzun müddət uğur qazanmış etibarlı və təcrübəli gəmiçilik şirkətidir.
- Müxtəlif növ yükləri idarə edə bilən çoxlu sayda gəmi donanmasına malikdir.
- Rəqabətli tariflər və xidmətlər təklif edir.
- Təhlükəsizlik və ətraf mühitin mühafizəsi prinsiplərinə sadıqdır.

ASCO üzləşdiyi çətinlikləri aradan qaldırmaq üçün lazımı mövqeyə malik olsa da, strateji dəyişikliklərə ehtiyac vardır.

ASCO Azərbaycan iqtisadiyyatı və Xəzər dənizi regionunun dəniz nəqliyyatı sektoru üçün dəyərli aktivdir. Şirkət gələcək illərdə böyüməyə və inkişaf etməyə davam etmək üçün yaxşı mövqeyə malikdir.

Şəkil. ASCO-nun fəaliyyətinin GZİT (Güclü-Zəif-İmkan-Təhdid) təhlili



Dövlət müəssisələrində müasir idarəetmə fəlsəfəsi və korporativ idarəetmə standartlarının təkmilləşdirilməsi məqsədi ilə cənab Prezidentin 11.02.2021-ci il tarixli Sərəncamına əsasən ASCO-nun Müşahidə Şurası yaradılaraq Azərbaycan Investisiya Holdinginin idarəetməsinə verilmişdir.

Beynəlxalq məsləhətçi şirkətlə Aparılmış təhlillər əsasında ASCO-nun 2030-cu ilədək Strateji Tədbirlər Planı (TP) hazırlanmışdır. TP çərçivəsində aşağıdakı tədbirlərin görülməsi planlaşdırılmışdır.

- 1. Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda ixtisaslaşmış ofşor xidmətlərin təqdim edilməsi üzrə bazar lideri olması:** Geniş donanmaya malik olmaqla bazar liderinə çevrilmə mümkündür. Cari donanmanın vəziyyəti nəzərə alınmaqla 142 ədəd ofşor gəminin istismardan çıxarılması və əlavə olaraq 65 ədəd yeni gəmilərin alınması/tikintisi məqsədəuyğundur.
- 2. Müasir nəqliyyat-ticarət donanması operatoru, Azərbaycan üzərindən tranzitin əsas elementinə çevrilməsi:** 25 köhnə nəqliyyat-ticarət gəmisinin istismardan çıxarılması
- 3. Beynəlxalq bazarlarda fəaliyyətin genişləndirilməsi:** Bu məqsədlə 7 ədəd Handysize tipli quru yük gəmilərinin alışı, 6 ədəd isə MR2 tipli tankerlərin alışına ehtiyac vardır.
- 4. Qabaqcıl ətraf mühit, sosial məsələlər (ESG) və korporativ idarəetmə təşəbbüslərinin tətbiqi:** Donanmanın müasirləşdirilməsi, ölçmə və nəzarət vasitəsilə istixana qazları emissiyalarının azaldılmasına nail olmaqla ESG hədəflərinə nail olmaq mümkündür.
- 5. Rəqəmsal transformasiya və təşkilati strukturun təkmilləşdirilməsi:** Resursların idarə olunması/planlaşdırılması sisteminin müəssisənin ehtiyaclarına uyğun hazırlanması, qeyri-profilli bölmələrin təhvil verilməsi müəssisənin transformasiyasını sürətləndirə bilər
- 6. Maliyyə sabitliyi və kapital strukturunun təkmilləşdirilməsi:** Biznes imkanlarının realizə edilməsi üçün maliyyələşmə mənbələrinə çıxışın təmin edilməsi və maliyyə vəziyyətinin sağlam saxlanması zəruridir.





4. Strateji layihələr

Limanın II Fazası: 2030-cu ilə qədər konteynerləşmə sürətinin artması nəticəsində Şərq-Qərb ticarətində konteyner payının 40%-ə çatacağı gözlənilir. 2030-cu ilə qədər Şərq-Qərb istiqamətində illik 231K TEU gözlənilir ki, bu da Bakı Limanında planlaşdırılan 2-ci mərhələ üzrə investisiyanı tələb edə bilər. İnkişafın ikinci mərhələsinin reallaşması ilə Bakı Limanının ümumi ötürmə qabiliyyəti konteynerlərdə 500.000 TEU daxil olmaqla, 25 milyon tona çatdırılacaqdır. Layihənin yerinə yetirilməsi üçün ilkin tələb olunan vəsait 60-110 mln manat civarındadır. Layihə hazırda davam etməkdədir.

Strateji gübrə terminalı: Dənizə çıxışı olmayan Mərkəzi Asiya ölkələrindən Azərbaycan vasitəsilə qərb bazarlarına gübrənin daşınması üçün terminalın tikintisi texniki-iqtisadi əsaslandırma əsasında müəyyən olunmuşdur. Belə ki, layihə üzrə partnyorun mütləq az iştirak payına sahib olması məqsəduyğun hesab edilmiş, xalis mənfəətin dividend hissəsi səhmdarlar arasında proporsional şəkildə bölünür. Terminalın operatoru qismində partnyor çıxış etməsi nəzərdə tutulmuşdur. Layihənin reallaşması üçün ilkin olaraq təqribən 48 mln manat vəsait tələb olunur. Layihə üzrə işlər yekunlaşmış və qurğular test olunmaqdadır. Terminalın 2024-cü ildən etibarən fəalliyətə başlaması gözlənilir.

5. “Case Studies”

Taxıl terminalı: Türkiyə və Avropa ölkələrində Qazaxıstan taxılına (xüsusilə yüksək keyfiyyətli bərk buğdaya) güclü tələbat var. Qərb və Türkiyə idxalçıları mövcud tədarük zəncirlərini şaxələndirmək üçün Qazaxıstandan taxıl tədarükünü artırmaqda maraqlıdırlar.

Layihə üzrə terminalın ildə təqribən 1 milyon ton taxılın daşınması və 50.000 ton taxılın saxlanması üçün bunker konus silosları, anbarlar, gəmi yükləyicisi və boşaldıcısı, qatar və maşın yükləmə stansiyalarının qurulması nəzərdə tutulmuşdur. Layihə üzrə əsas investisiya performans göstəriciləri: +20 mln avro NPV, 23% İRR, 4.7 il isə layihənin öz xərcini çıxarma müddətidir. Hazırda investorlar ilə danışıqlar aparılmaqdadır.

Ro-Ro terminalı və TIR park layihəsi: Bakı Limanında yükləri limana/limandan daşıyan və tranzitdə olan yük maşınları üçün Yük Vaqonları Mərkəzinin (TIR parkının) tikintisi və inkişaf etdirilməsi zərurətini müəyyən etmişdir. TIR parkının sahəsi yük maşınlarına və sürücülərə tələb olunan bütün xidmətləri təmin etmək üçün nəzərdə tutulmuşdur. Parkın ərazisində parkinq, abadlıq, təhlükəsizlik, yuyulma və təmir obyekt, yanacaq doldurma məntəqəsi, otel, restoranlar və s. Olması gözlənilir. Layihənin buraxılış qabiliyyəti 1.8 mln ton və 60 min ədəd TIR-dır. Layihənin ümumi dəyəri ssenarilər üzrə 10-24 mln avro arasında dəyişir.

6. Yaşıl nəqliyyat

Azərbaycanın dənizçilik tarixi əsrlərə uzansa da, onun son vaxtlar dəniz nəqliyyatında yaşıl, ekoloji cəhətdən təmiz yanaşmalara diqqət yetirməsi yeni bir səhifədir. Azərbaycanın daha təmiz dəniz gələcəyinə doğru irəliləmək üçün irəli sürdüyü bəzi diqqətəlayiq təşəbbüslər bunlardır:

Alternativ yanacaq növləri:

- **LNG:** Azərbaycan ənənəvi ağır mazut üçün daha təmiz alternativ kimi Mayeləşdirilmiş Təbii Qazı (LNG) fəal şəkildə təşviq edir. Ölkə öz LNG terminalına malikdir və bir neçə LNG ilə işləyən gəmilər artıq fəaliyyətdədir, bu da havanın çirklənməsini və istixana qazı emissiyalarını əhəmiyyətli dərəcədə azaldır.
- **Bioyanacaq:** Kənd təsərrüfatı tullantıları kimi yerli zəngin ehtiyatlardan əldə edilən bioyanacaqların tədqiqi və inkişafı davam edir. Uğurlu icra Azərbaycanın dənizçilik sektorunu daha da karbonsuzlaşdırmağa imkan verir.

Enerji səmərəliliyi:

- **Gəmilərin modernləşdirilməsi:** Azərbaycan öz donanmasını enerjiyə qənaət edən dizayn və texnologiyalarla modernləşdirməyə sərmayə qoyur. Buraya gövdə formalarının optimallaşdırılması, səmərəli mühərriklərin və pervanelərin quraşdırılması və tullantıların istilik bərpası sistemlərindən istifadə daxildir.
- **Sahil enerjisi:** Bakı kimi limanlar sahil enerjisi qurğuları ilə təchiz edilir, dokda olan gəmilərə elektrik şəbəkəsinə qoşulmağa və köməkçi mühərriklərini söndürməyə imkan verir, yəni zamanı emissiyaları kəskin şəkildə azaldır.³
- **Sürətin optimallaşdırılması:** Səyahət optimallaşdırma proqramının tətbiqi və yavaş buxarlanma təcrübələrinin təşviqi çatdırılma müddətlərinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir etmədən yanacaq sərfiyyatını və emissiyaları əhəmiyyətli dərəcədə azalda bilər.

Dayanıqlı Liman Əməliyyatları:

- **Yaşıl liman təşəbbüsləri:** Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı tullantıların idarə edilməsinə, bərpa olunan enerjinin inteqrasiyasına və liman istifadəçiləri arasında davamlı təcrübələrin təşviqinə diqqət yetirərək "yaşıl liman" strategiyasını qəbul etmişdir.
- **Ətraf mühitin monitorinqi:** Azərbaycan öz limanları ətrafında hava və suyun keyfiyyətini izləmək üçün qabaqcıl monitorinq sistemlərinə sərmayə qoyur, bu da potensial çirklənmə problemlərini fəal şəkildə müəyyən etməyə və yumşaltmağa imkan verir.

Regional Əməkdaşlıq:

- **Xəzər dənizi əməkdaşlığı:** Azərbaycan Xəzər Dənizinin Ətraf Mühit Proqramı kimi regional təşəbbüslərdə fəal iştirak edir, ümumi ekoloji problemləri həll etmək və hövzə boyu dayanıqlı dəniz təcrübələrini təşviq etmək üçün qonşu ölkələrlə əməkdaşlıq edir.



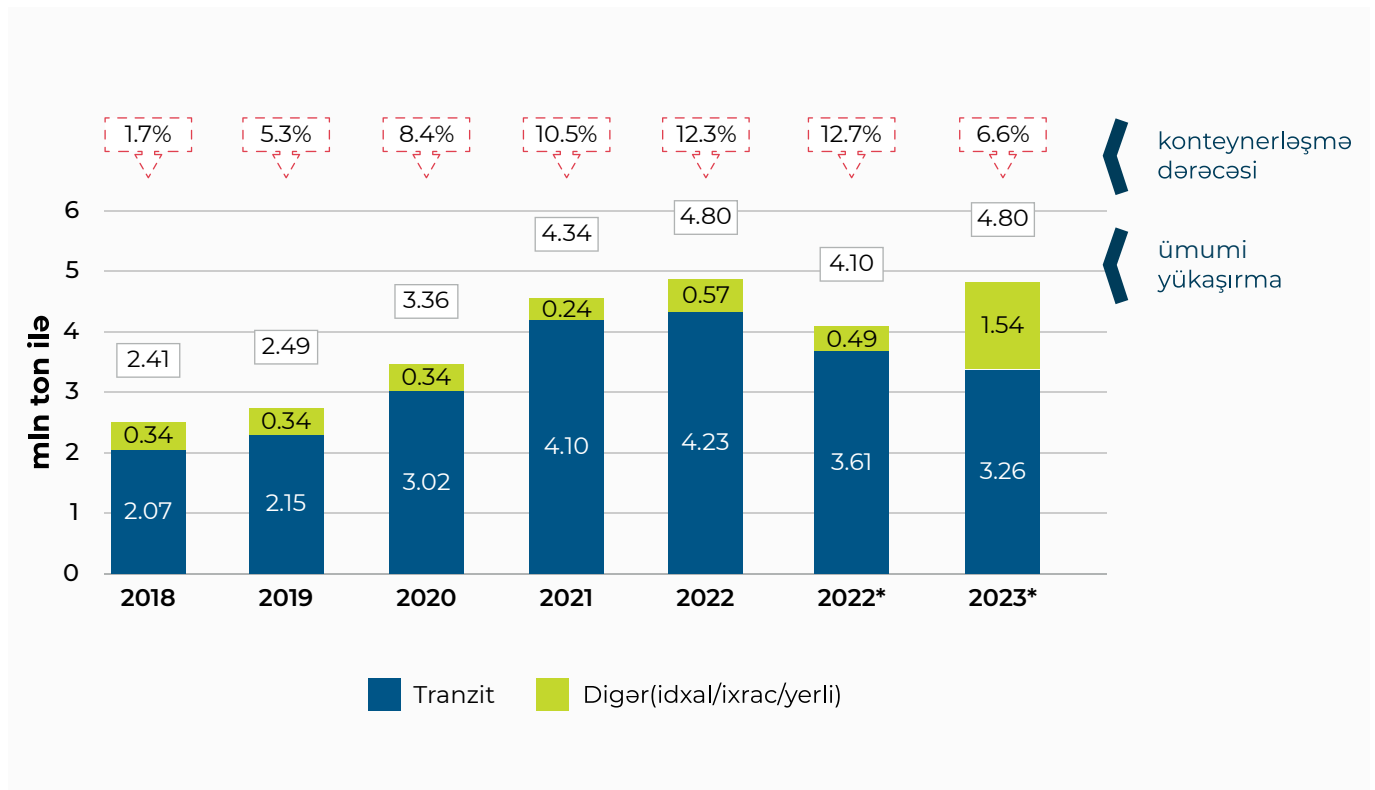
Dövlət Dəniz Liman Agentliyidir (DDLA). DDLA 2016-2021-ci illər üçün Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının (BDT) alətlərinin tətbiqi üzrə bir strategiya hazırlayıb. Bu strategiyanın əsas məqsədlərindən biri gəmilərdən çirklənmənin qarşısını almaqdır. Bu məqsədə nail olmaq üçün tədbirlərə i) gəmi tullantılarının idarə edilməsinə dair beynəlxalq qaydalara uyğunluğun təmin edilməsi; ii) həm mövcud, həm də yeni gəmilər üçün MARPOL Əlavə VI-dakı aşağı emissiya standartlarının gücləndirilməsi; iii) çirklənməyə hazırlıq və cavab vermə qabiliyyətlərini artırmaq üçün texnoloji inkişafların maksimum dərəcədə artırılması; iv) gəmilərdə yaranan qalıq və tullantıların minimuma endirilməsi barədə məlumatlılığın artırılması və; v) çirkləndirici gəmilərə qarşı sanksiya siyasətinin gücləndirilməsi daxildir.

2019-cu ildə Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, Xəzər dənizindəki Avropa Dəniz Limanları Təşkilatının (ESPO) Liman Ətraf Mühitə Nəzarət Sistemi (PERS) - EcoPorts sertifikatına layiq görülməyə başlayan ilk liman oldu. Avropada Təhlükəsizlik və Əməkdaşlıq Təşkilatı (ATƏT) Bakı Limanı ilə birlikdə 2019-cu ildə Xəzər dənizi Bölgəsində Yaşıl Limanların və Bağlılığın Təşviqi layihəsini həyata keçirməyə başladı. Hazırda yaşıl limana çevrilmək üçün keçid prosesində Bakı Limanını dəstəkləyən layihələr aşağıdakılardır: i) tullantıların idarə olunması proqramı; ii) Enerji və Ekoloji Dizaynda Liderlik (LEED) binası vasitəsilə aşağı karbonlu investisiya; (iii) yükdaşıma avadanlığı üçün daha səmərəli və/və ya bərpa olunan enerji təchizatı; iii) soyuq ütüləmə . Potensial gələcək layihələr arasında enerji səmərəliliyinin daha da yaxşılaşdırılması, sahilədən gəmiyə enerjinin tətbiqi və daha təmiz enerjiyə (LNG, termal, hidrogen) keçid, dairəvi iqtisadiyyata dəstək və logistika və əlçatanlığın yaxşılaşdırılması daxildir.

7. Statistik göstəricilər

Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı tərəfindən yükaşırmada müsbət dinamika müşahidə edilməkdədir. Verilən illər üzrə aparılmış hesablamalara əsasən ümumi yükaşıрма üzrə orta illik kumulyativ artım (cagr) 12%, tranzit yüklərin aşırılması üzrə isə 8% olmuşdur. Yüklərin konteyner ilə daşınması və ya aşırılması üzrə son il istisna olmaqla artım nümayiş etdirmişdir (cagr=41%). Həmçinin, cari il üzrə ümumi yüklərə nisbətə tranzit yükdaşıma payı (idxal/ixrac/yerli xeyrinə), eləcə də konteyner ilə yükdaşıma həcmində azalma müşahidə edilsə də, ümumi aşırılan yüklərdə +17% artım qeydə alınmışdır.

Şəkil. Bakı Limanında aşırılan yüklərin dinamikası və konteynerləşmə



Qeyd: İlk 10 ayı əhatə edir



8. Hüquqi qanunvericilik bazası

Dəniz nəqliyyatı sahəsində idarəetmə, tənzimləmə, nəzarət mexanizmlərinin təkmilləşdirilməsi, bu sahədə, habelə Azərbaycan Respublikasının dəniz limanlarında fəaliyyətin dövlət tənzimlənməsi istiqamətində həyata keçirilən işin optimallaşdırılması və rəqabətədavamlı dəniz nəqliyyatı sahəsinin formalaşdırılması məqsədilə “Dəniz nəqliyyatı sahəsində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi ilə bağlı bəzi tədbirlər haqqında” Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 11 oktyabr 2021-ci il 1462 nömrəli Fərmanı imzalanmışdır.

Azərbaycan Respublikasının dəniz limanlarında ticarət gəmiçiliyindən yaranan münasibətlərin tənzimlənməsi, dəniz limanlarının inşası, açılması, bağlanması, onlarda fəaliyyətin həyata keçirilməsi qaydalarını, habelə dəniz limanlarında fəaliyyətin dövlət tənzimlənməsinin əsaslarının müəyyən edilməsi üçün “Dəniz limanları haqqında” Azərbaycan Respublikasının 18 aprel 2014-cü il tarixli 945-IVQ nömrəli Qanunu qüvvəyə minmişdir.

Ticarət gəmiçiliyi fəaliyyətinin hüquqi əsaslarını, onun səmərəli təşkili və məqsədli inkişafından yaranan münasibətləri tənzimləmək üçün Azərbaycan Respublikasının 22 iyun 2001-ci il 146-IIQ nömrəli “Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi” Qanunu qüvvəyə minmişdir.

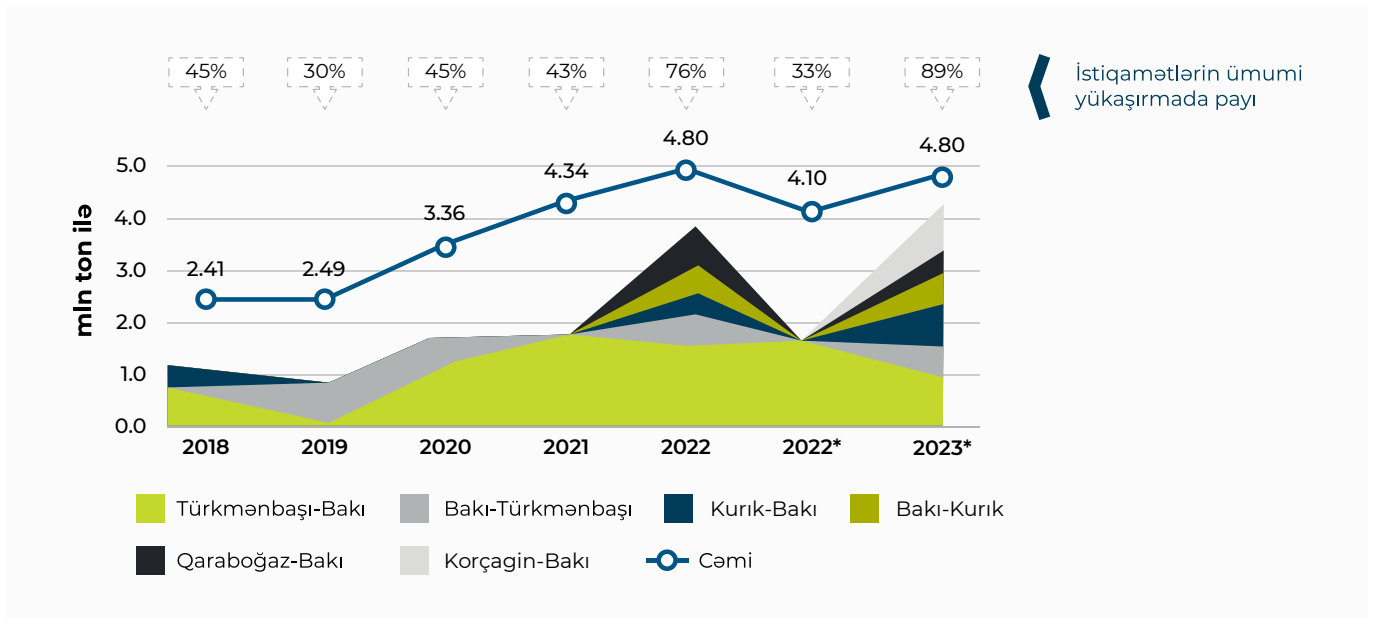
Azərbaycan Respublikası ərazisində dəniz nəqliyyatı vasitəsi ilə təhlükəli yüklərin daşınmasında təhlükəsizliyin təmin edilməsi üzrə müvafiq tələbləri müəyyən etmək üçün “Təhlükəli yüklərin dəniz nəqliyyatı ilə daşınması Qaydalarının təsdiq edilməsi haqqında” Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin 24 aprel 2000-ci il tarixli 75 nömrəli Qərarı qüvvəyə minmişdir.



9. Dəhlizlər üzrə

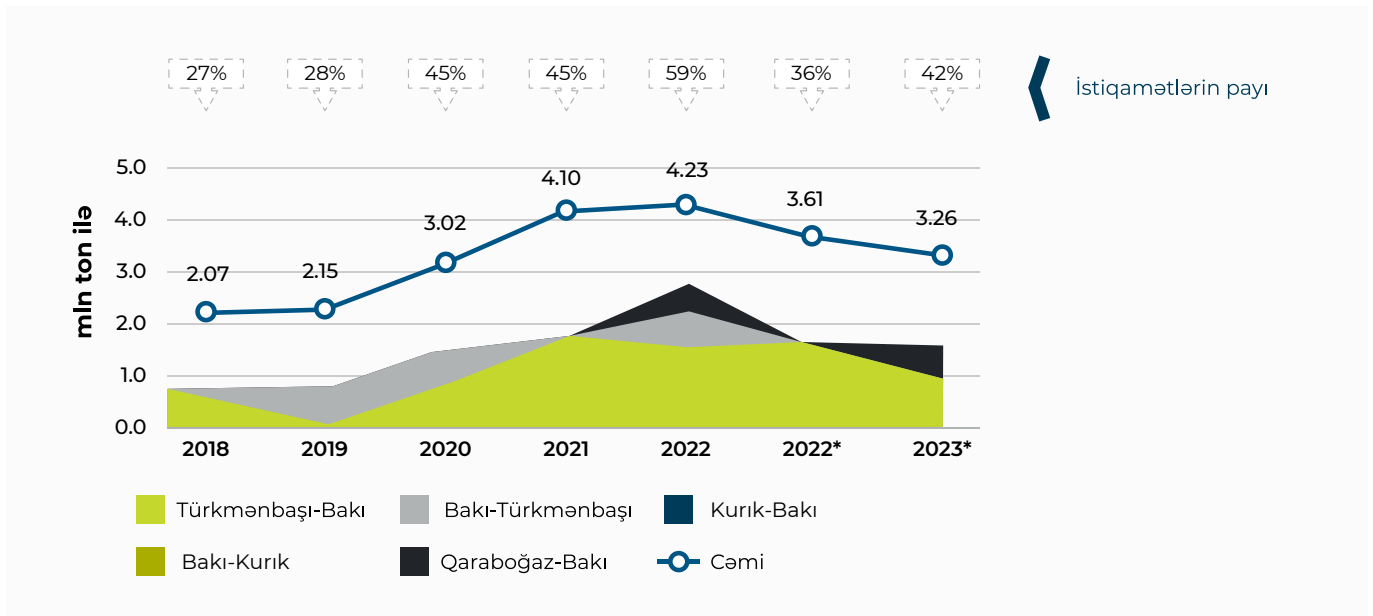
Aşağıdakı şəkildə görüldüyü kimi Türkmənbaşı-Bakı, Kurik-Bakı, Qaraboğaz-Bakı və Korçagin-Bakı istiqamətləri üzrə daşınan yüklərin dövriyyəsi 500 min tondan çox olmuşdur. 2018-2021-ci illər ərzində sözügedən istiqamətlər üzrə ümumi yüklərin 30-45% daşınmış, 2022 və 2023-cü illərdə isə 76-89% arasında dəyişmişdir. Qeyd olaraq bildirilir ki, 2022-ci ilin ilk 10 ayında bu istiqamətlər üzrə daşımalar minimal olmuş, əksər hissəsi sözügedən ilin sonlarına təsadüf etmişdir.

Şəkil. Ümumi yükəşirmə dövriyyəsi 500 min tondan çox olan istiqamətlər, mln ton ilə



Tranzit yükdaşımada əsas pay sahibi olan istiqamət Bakı-Türkmənbaşı olmuşdur. Ümumi götürdükdə, 2018-2023-cü illər ərzində bu istiqamətlərin tranzit yükəşirmədəki payı 27-59% aralığında dəyişmişdir.

Şəkil. Tranzit yükəşirmə dövriyyəsi 500 min tondan çox olan istiqamətlər, mln ton ilə



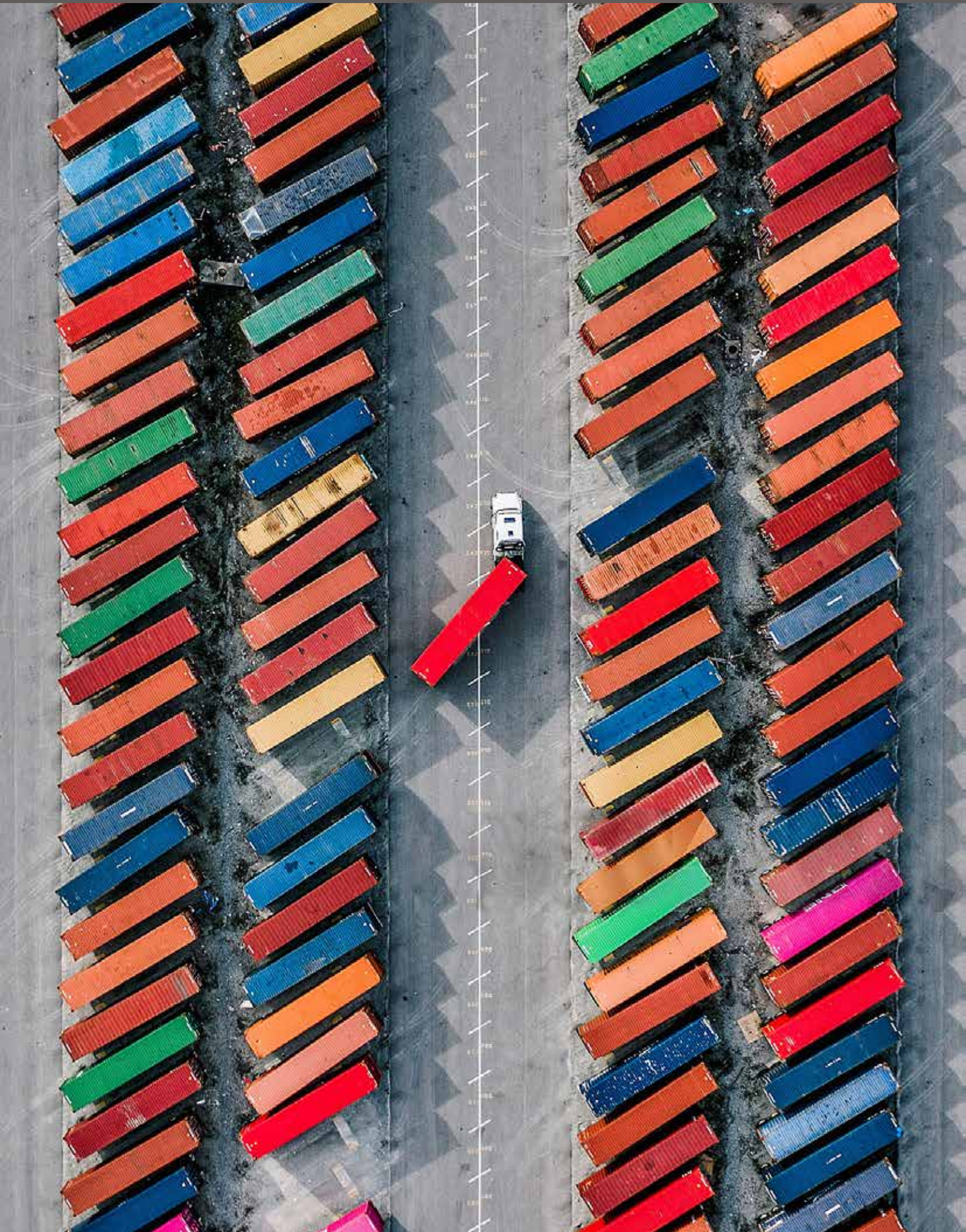
10. Beynəlxalq əlaqələr

Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı (International Marine Organisation- IMO)

Birləşmiş Millətlər Təşkilatının gəmi təhlükəsizliyi və onların dəniz və ətraf mühitini çirkəndirməsinin qarşısının alınması üçün məsuliyyət daşıyan ixtisaslaşmış qurumudur. IMO-nun əsas fəaliyyət istiqaməti BMT-nin davamlı inkişaf məqsədlərinə dəstək verməkdir.

Avropa Dəniz Limanları Təşkilatı (European Sea Ports Organisation- ESPO)

1974-cü ildə Avropa Komissiyası tərəfindən Avropanın əsas limanlarının idarəetmə nümayəndələrindən ibarət Liman İşçi Qrupu yaradıldı. Müstəqil lobbiçilik fəaliyyəti göstərən İşçi Qrup çərçivəsində Ferdinand Suykens tərəfindən Brüsseldə ESPO-nun əsası qoyuldu. ESPO-nun əsas məqsədi Avropa limanlarında təhlükəsizlik standartlarının təşviq edilməsi, limanların ətraf mühitin qorunmasının təmin edilməsi, liman sektorunda azad və ədalətli rəqabətli fəaliyyətin təşviqi və s.





Dəmiryol nəqliyyatı





Giriş

Dəmir yolu daşımaları yükün istənilən məsafələrə optimal rahat çatdırılma üsuludur. Bu daşıma növünün üstünlükləri ilk növbədə böyük yüklənmə qabiliyyəti, müxtəlif parametrlərə malik olan və yükləmənin müxtəlif texnologiyalarını tələb edən yüklərin çatdırılma imkanının olmasıdır. Avtomobil daşımalarında qeyri-qabarıq sayılan yüklərin daşınması uzun müddətli daşıqlar və xüsusi avtomobillərin cəlb olunmasını tələb edirsə, belə yüklərin dəmir yolu ilə daşınması kifayət qədər tez və sadə yolla rəsmiləşdirilir və bu yüklər asanlıqla vaqon və ya platformalara yerləşdirilir. Nəqliyyat növləri arasında dəmir yolu ilə yük daşımalarının populyarlığına təkan verən vacib faktorlardan biri də onun əlverişliliyi və artıq xərclərin olmamasıdır.

Azərbaycanın dəmiryol nəqliyyat tarixi 1880-ci ilə, ilk dəmir yolu xəttinin istifadəyə verildiyi tarixə təsadüf edir. Uzunluğu 20 kilometr olan Bakı–Sabunçu–Suraxanı dəmir yolunun inşası 1878-ci ilin sonunda başladı. Bakıda sadə sənişin vağzal binası inşa olundu. 1880-ci il yanvarın 20-də bu yolun təntənəli açılışı oldu. Həmin gün Azərbaycanda dəmir yolunun yaranma tarixi hesab olunur. Əvvəlcə Bakı–Sabunçu–Suraxanı dəmir yolu yalnız neftin nəqli üçün istifadə edilirdi. Bu xətlə dünyada ilk dəfə neftin vaqon-sisternlərlə daşınmasına başlandı. Amma çox keçmədi ki, eyni marşrutla sənişin daşınmasına da start verildi. Bakıdan Sabunçuya 50–60 dəqiqəyə, Bakıdan Suraxanıya 90 dəqiqəyə çatmaq olurdu. Abşeron yarımadasında boru kəmərləri şəbəkəsinin genişlənməsi ilə Bakı–Sabunçu–Suraxanı dəmir yolu xətti bütünlüklə sənişinlərin xidmətinə verildi.

1. İnfrastruktur və ötürücülük qabiliyyəti

1.1. Bakı-Tbilisi-Kars dəmiryolu xətti

Ümumi uzunluğu 846 km olan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin 504 km-lik hissəsi Azərbaycanın, 263 km-i Gürcüstanın, 79 km -i isə Türkiyənin ərazisinə düşür. Dəmir yolu xəttinin açılış mərasimi 2017-ci ilin 30 oktyabrında Bakıda keçirilmişdir. Bosfor boğazında inşa edilmiş dəmir yolu tunelinin Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu xətti ilə birləşdirilməsi nəticəsində Trans-Avropa və Trans-Asiya dəmir yolu şəbəkələrinin birləşdirilməsi təmin edilmişdir. Dəmir yolu xəttinin Azərbaycan ərazisindən keçən hissəsində layihə çərçivəsində dəmir yolunun bu hissəsinin yenidən qurulması həyata keçirilmişdir. Layihə çərçivəsində dəmir yolu xəttinin Gürcüstan ərazisindən keçən hissəsində 26,3 km uzunluğunda yeni dəmir yolu xətti, təkər cütlərinin dəyişdirilməsi stansiyası, 153,1 km uzunluğunda mövcud dəmir yolunun reabilitasiyası və rekonstruksiyası işləri həyata keçirilməkdə davam edir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti ilə Çindən Avropaya yüklərin çatdırılması 12-15 gün təşkil edir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xəttinin Gürcüstan ərazisindən keçən hissəsində (Qardabani - Kartsaxi (Türkiyə sərhədi) stansiyaları arası) keçiricilik qabiliyyəti sutkada 8 cüt qatar və ya ildə 5 mln ton (brutto) təşkil edir. Bakı-Tbilisi-Qars marşrutunda davam edən tikinti işləri yolun cari keçiricilik qabiliyyətini aşağı salır. 100 mln ABŞ dolları dəyərindəki qalıq işlərin tamamlanmasından sonra yolun keçiricilik qabiliyyəti planlaşdırıldığı kimi illik 5 milyon ton olacaqdır. 01 oktyabr 2023-cü il tarixinə olan məlumata əsasən layihə üzrə tikinti-quraşdırma işlərinin 85.85 %-i, başqa sözlə 612,97 milyon ABŞ dolları həcmində hissəsi icra olunaraq müəyyən edilmiş qaydada Gürcüstanın "Marabda-Kartsaxi dəmir yolu" MMC-nə təhvil verilmişdir. Dəmir İpək Yolu adlandırılan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun mövcud imkanları və potensialı bu yol vasitəsilə 2017-ci ilin oktyabr ayından daşınan yüklərin həcmünün artan istiqamətdə inkişafına səbəb olmuşdur. Belə ki, 2017-ci ildən bu günədək Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu xətti ilə 1.4 mln. ton yük daşınmışdır. 1-ci mərhələ (Marabda - Tetritskaro) 11 avqust 2023-cü ildə istismara verilmişdir. 6 oktyabr 2023-cü il tarixində layihənin 4-cü mərhələsinə aid Axalkalaki dəmiryol vağzal binası istismara qəbul olunmuşdur. Digər mərhələlərin və bütövlükdə layihənin 2023-cü ilin sonunda tam istismara verilməsi planlaşdırılır.

1.2. Astara terminalı

“Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi çərçivəsində Azərbaycan və İran hökumətləri arasında əldə olunmuş razılaşmaya əsasən, qlobal ticarətin təşviqi istiqamətində 2017-ci ildə Astara terminalının inşasına start verilib. Terminal İranın Astara şəhərində 35 ha ərazidə, Azərbaycan-İran sərhədindən 1,4 km aralıqda yerləşir. Tikintisi “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC tərəfindən aparılan terminalın ərazisi 25 il müddətinə Azərbaycana icarəyə verilib. Astara terminalında yükəşirəmə əməliyyatları 2018-ci ildən həyata keçirilir.

Azərbaycan bu terminalı 25 il, Azərbaycan-İran dövlət sərhədindən Terminallar Kompleksinə qədər olan 1,4 kilometrlik dəmir yolu xəttini isə 15 il müddətinə icarəyə götürmüşdür. Astara Terminallar Kompleksinin inşaat işləri davam etməsinə baxmayaraq, artıq terminalın bir neçə modulu hazırdır və 2018-ci ilin əvvəlindən burada yükəşirəmə əməliyyatları həyata keçirilir. Yükəşirəmə əməliyyatları “ADY Express” MMC tərəfindən aparılır. Terminalın tikintisi tam başa çatdıqdan sonra Terminalın yükəşirəmə gücünün ildə 2 mln ton və 40 000 TEU konteyner olması nəzərdə tutulmuşdur. Astara Terminalında layihələndirmə işlərinin 95%, tikinti quraşdırma işlərinin 59.1% tamamlanmışdır. Terminallar kompleksində işlərin həyata keçirilməsində müxtəlif çətinliklər (köhnə Podratçının dəyərindən artıq vəsait tələb etməsi, neft terminalının konteyner terminalı ilə əvəz edilməsi prosesinin yubadılması) mövcuddur. İran Tərəfindən dəstək olarsa qısa müddətdə işlərin tamamlanması mümkündür. İşlərin planlaşdırılmış qaydada davam edəcəyi halda 2024-cü ilin sonunadək başa çatdırılması nəzərdə tutulur. Astara stansiyasından Azərbaycanın İranla dövlət sərhədinə daha sonra İran ərazisinə keçməklə İranda Astara Terminalının ərazisinə çatma müddəti 3 saat təşkil edir. Müvafiq sahədə dəmiryolu xəttinin buraxıcılıq qabiliyyəti sutkada 2 cüt qatardır.

Aşırılan yüklər:

taxta və taxta məmulatları, tikinti materialları (*klinker, sement, qranit və mərmər daşlar, kafel*), kimyəvi məhsullar, dənli bitkilər (*arpa, taxıl, buğda və mərci*), meyvə - tərəvəz, konservləşdirilmiş məhsullar, qida məhsulları və içkilər (*alkoqolsuz*).

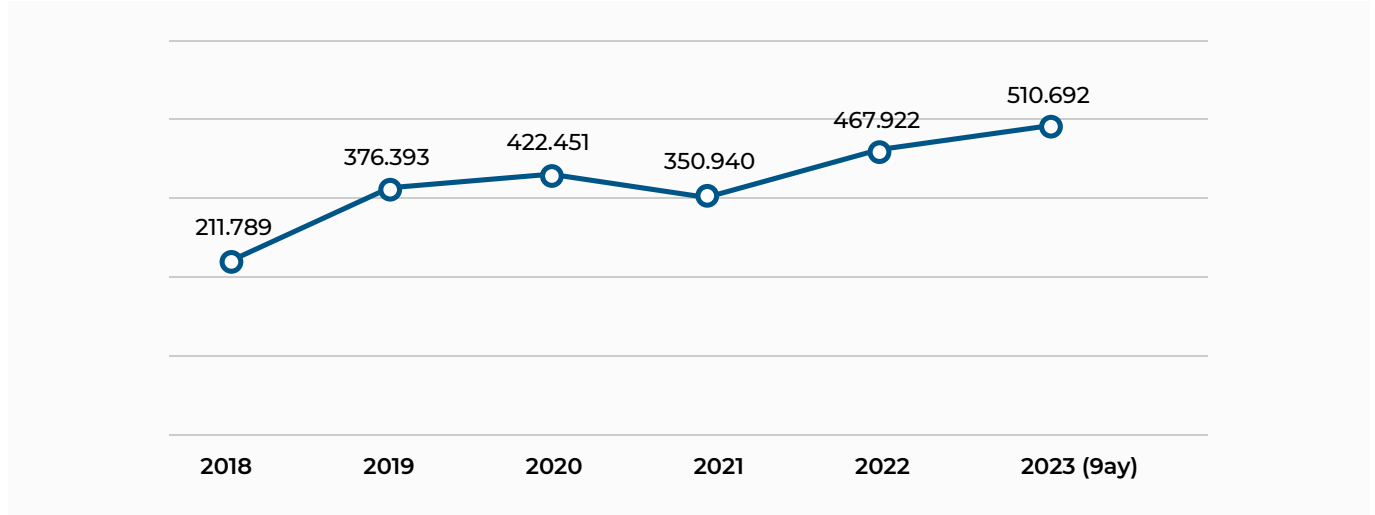
Vaqon növləri:

çənlər, açıq və qapalı vaqonlar, yarımvaqonlar, soyuducular, platformalar, fitinq platformalar, taxıladaşıyan konteynerlər.



Terminalda aşırılan yüklər 2021-ci ildən etibarən artmaqdadır.

Şəkil. Astara terminalında aşırılan yüklərin həcmi (2018-2023), ton ilə



Terminalda tamamlanmış işlər

Astara çayı üzərindəki körpüdən terminal ərazisinə qədər 1,4 km uzunluğunda dəmir yolu xətti, 1,4 km uzunluğunda dəmir yolu xəttinin mühafizə zolağının hasarlanması, Terminal daxilində 8,7 km uzunluğunda dəmir yolu xəttinin çəkilməsi, ikiaşırımlı Bağçasaray körpüsünün tikintisi və 5 suötürücü qanovun tikintisi

Davam etməkdə olan işlər

İran ərazisində yerləşən Astara Terminalında yükdoldurma-yükboşaltma platformaları, binalar, terminalın giriş hissəsində üç aşırımlı Kəmərbəndi körpüsünün tikinti-quraşdırma işləri, terminalın ərazisindən keçən Virmuni çayının məcrasının dəyişdirilməsi və üzərindən 4 ədəd bir aşırımlı dəmiryol körpüsünün, avtomobil yolu körpüsünün tikintisi, tərəzi binasının tikinti quraşdırma işləri davam etməkdədir.

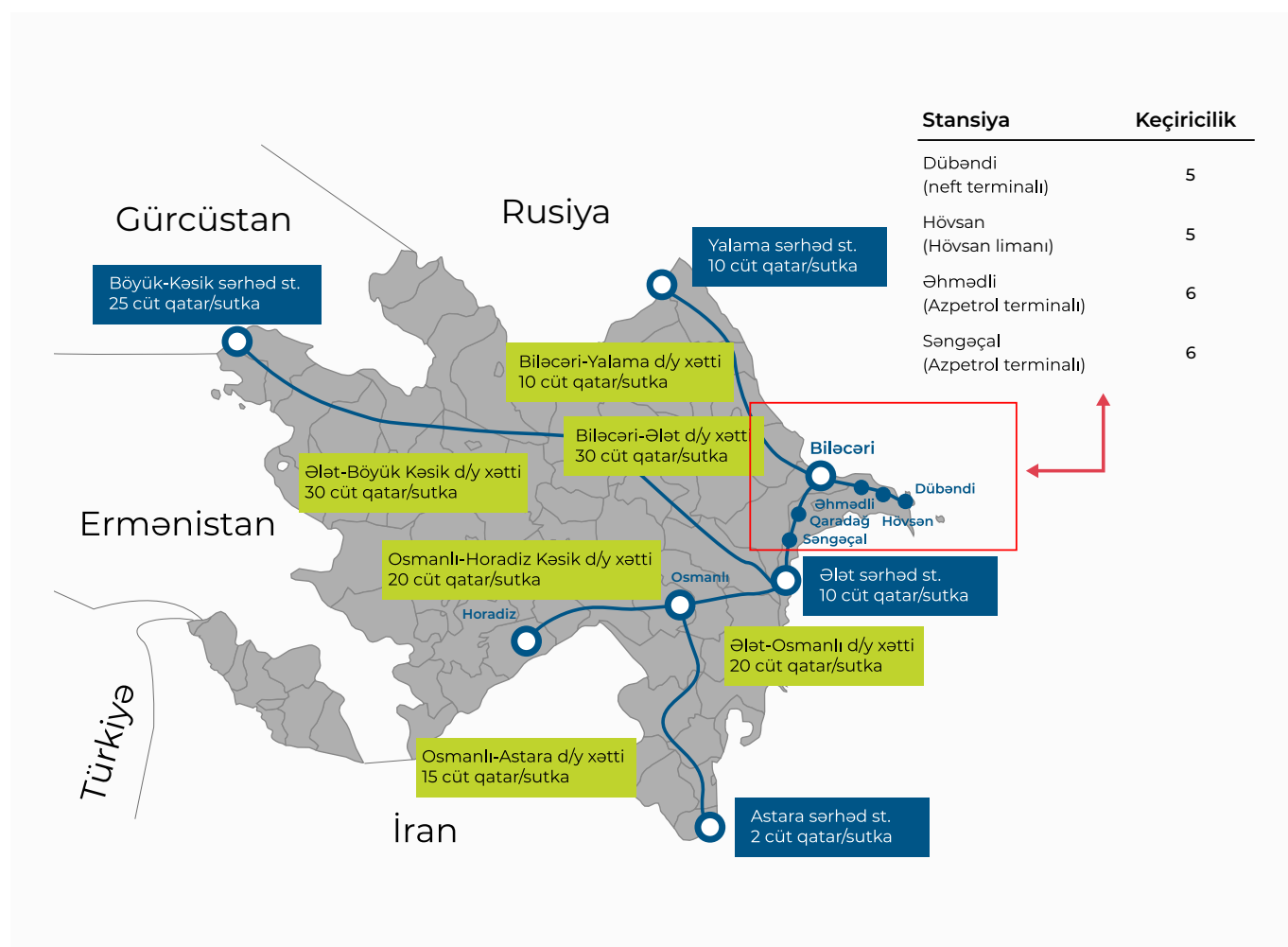
1.3. Konteyner terminalları

Azərbaycan Respublikasında olan bütün konteyner meydançaları "ADY Konteyner" MMC tərəfindən idarə olunur. Fiting platformalarına və müxtəlif təyinatlı konteynerlərə sahib olan "ADY Konteyner" MMC Sumqayıtda, Gəncədə, Astarada və Ələtdə yerləşən konteyner meydançalarında öz xidmətlərini göstərir. Abşeron konteyner terminalının ümumi sahəsi 65,7 hektar, konteyner sahəsi 2,4 min TEU, qapalı anbar sahəsi 8,1 min kvadrat metr təşkil edir. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının konteyner terminalının ümumi sahəsi 9 hektar, konteyner sahəsi 1 min TEU, qapalı anbar sahəsi 10 min kvadrat metr təşkil edir. Sumqayıt şəhərində yerləşən konteyner terminalının ümumi sahəsi 30 hektar, konteyner sahəsi 2,4 min TEU, qapalı anbarın sahəsi isə 10 min kvadrat metr təşkil edir. Astara konteyner terminalının ümumi sahəsi 35 hektar, konteyner sahəsi 1 min TEU, qapalı anbar sahəsi 2 min kvadrat metr təşkil edir.

1.4. Beynəlxalq Sərhəd Keçid stansiyalarının keçiricilik qabiliyyəti

Dəmiryol nəqliyyatı ilə yükdaşıma gücü onun infrastruktur imkanları ilə qiymətləndirilir. Dəmiryol daşımaları baxımından 4 sərhəd stansiyasının (Yalama, Ələt, Böyük Kəsik, Astara) və müvafiq stansiyalar arasında dəmiryolu xəttinin keçiricilik qabiliyyətinin qiymətləndirilməsi Azərbaycanın dəmiryolu daşımaları üzrə potensialını müəyyən etməyə imkan verir.

Şəkil. Azərbaycanda dəmir yolu xətlərinin və sərhəd stansiyalarının keçiricilik qabiliyyəti



Dəmiryol sahələrinin texniki və texnoloji imkanlarını nəzərə alaraq deyə bilərik ki, Yalama, Böyük-Kəsik, Astara, Ələt sərhəd-keçid stansiyaları buraxıcılıq qabiliyyətini məhdudlaşdıran elementlərdir. Sərhəd-keçid stansiyalarında buraxıcılıq qabiliyyəti bir qatarın bir yolu tutma vaxtı ilə məhdudlaşır. Texniki, kommersiya, gömrük, sərhəd və karantin baxışı, texnoloji əməliyyatlar, tələb olunan vaxt isə texnoloji vaxt adlandırılır.



Sərhəd stansiyalarının keçiricilik qabiliyyəti aşağıdakı cədvəldə verildiği kimidir.

Cədvəl 1. Sərhəd dəmiryol stansiyalarının keçiricilik qabiliyyəti

| Stansiya | Qəbul-göndərmə yollarının sayı | Yük mln ton/ il | Buraxma qabiliyyəti (cüt qatar/sutka) |
|-------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------------------------------|
| Yalama | 4 | 10 | 10 |
| Böyük Kəsik | 12 | 20 | 25 |
| Ələt | 6 | 11 | 10 |
| Astara | 8 | 2 | 2 |
| Dübəndi (neft terminalı) | 4 | 4 | 5 |
| Hövsan (Hövsan limanı) | 2 | 4 | 5 |
| Əhmədli (Azpetrol terminalı) | 5 | 4.5 | 6 |
| Səngəçal (Azpetrol terminalı) | 4 | 4.5 | 6 |

Buraxılış imkanlarının artırılması məqsədilə ADY Transformasiya ofisinin fəaliyyəti çərçivəsində Yalama, Ələt və Astara sərhəd stansiyalarının genişləndirilməsi layihələri işlənilib hazırlanmışdır ki, müvafiq layihələrin icrasından sonra keçiricilik qabiliyyətinin Yalama stansiyasında rekonstruksiya işlərindən sonra (birinci mərhələ) 10 cüt qatardan 12 cüt qatara (12 mln ton /il), ikinci mərhələnin nəticələrinə (Yalama-2 stansiyasının tikintisi) görə isə 30 cüt qatara qədər artması mümkün olacaqdır. Ələt stansiyasında keçiricilik qabiliyyətinin 10 cüt qatardan 15 cüt qatara (15 mln ton/il), Astara stansiyasında isə 2 cüt qatardan 10 cüt qatara (10 mln ton/il) artması planlaşdırılır. Yalama, Ələt və Astara sərhəd stansiyalarının genişləndirilməsi layihələri üzrə layihə tapşırıqları hazırlanmışdır, lakin maliyyələşmə səbəbindən icrasına başlanılmamışdır.

1.5. Stansiyalararası dəmiryolu xətlərinin keçiricilik qabiliyyəti

Ələt-Böyük-Kəsik dəmiryolu xəttinin keçiricilik qabiliyyəti sutkada 30 cüt qatardır (24 mln.ton/il) və 40 cüt qatara (40 mln ton/il) çatdırılması nəzərdə tutulur.

Sumqayıt-Yalama dəmir yolu xəttinin mövcud buraxılış qabiliyyəti sutkada 10 cüt qatardır. Hal-hazırda hərəkət altında olan yolda tikinti işləri aparıldığını nəzərə alaraq ilkin hərəkətə açılan yollarda qatarların sürəti max 40 km/saat təşkil edir. Elektrik təchizatı, rabitə-işarəvermə və tikinti layihələrindən sonra Sumqayıt-Yalama sahəsinin qatar buraxma qabiliyyətinin 40 cüt qatar/sutka olacağı gözlənilir.

Osmanlı-Astara dəmiryolu xətti üzrə keçiricilik qabiliyyəti 15 cüt qatar/sutka təşkil edib (13.5 mln ton), təmirdən sonra 17 cüt qatar/sutka (16 mln ton) olacaqdır.

Biləcəri-Yalama dəmir yolu xəttində elektrik təchizatı və rabitə-işarəvermə sisteminin layihələndirməsi və yenidən qurulması növbəti ölkə əhəmiyyətli layihədir. Bu layihə çərçivəsində Biləcəri (istisna olmaqla)-Yalama sahəsi üzrə 15 stansiyada mikroprosessor əsaslı işarəvermə sistemlərinin və 33 ədəd dəmir yol keçidlərinin (7ədəd qorunan və 26 ədəd qorunmuyan) qurulması nəzərdə tutulub.

Osmanlı-Horadiz-Ağbənd dəmiryolu xətti üzrə keçiricilik qabiliyyəti 20 cüt qatar/sutka (16 mln ton) olması proqnozlaşdırılır. Layihə haqqında ətraflı məlumat işğaldan azad olunmuş ərazilərdə görülən işlər bölməsində verilmişdir.

2. Vaqon parkı (hərəkət tərkibi)

Dəmiryol nəqliyyatı üzrə hərəkət tərkibi vaqonlar və lokomotivlərdən ibarətdir. Ölkə üzrə ümumi vaqon parkı 6,890 vaqon və 160 lokomotiv təşkil edir.

ADY vaqon parkının 63.4%-ni (4,370 vaqon) inventar vaqonlar təşkil edir. Inventar vaqonlar içində çən, yarımvaqon, platforma və qapalı tip vaqonlar üstünlük təşkil edir. Orta istismar yaşına nəzər salsaq, inventar vaqon parkı özəl vaqon parkından 38.5% daha cavandır. Belə ki, inventar parkın ortalama yaşı 11.8 il, özəl parkın isə 19.2 ildir.

Şəkil. Ölkə üzrə vaqon parkının tərkibi

| | Çən | Yarımvaqon | PlatformaQ | apalı | Taxıldaşıyan | Fiting |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-----------|--------------|-----------|
| inventar | 1075 | 1017 | 828 | 484 | 327 | 201 |
| Özəl park | 1851 | 5 | 39 | 252 | 264 | 64 |
| Ümumi | 2926 | 1022 | 8677 | 36 | 5912 | 65 |

| | İzotermik | Dozator | Sement daşıyan | Dumpkar | Transpartyor |
|--------------|------------|------------|----------------|-----------|--------------|
| inventar | 169 | 104 | 100 | 60 | 5 |
| Özəl park | 10 | | | | |
| Ümumi | 179 | 104 | 100 | 60 | 5 |

ADY inventar parkı ADY Yükdəşimə departamenti, və törəmə müəssisələr olan “ADY Express” MMC və “ADY Konteyner” MMC balansında istismar olunurlar. “ADY Express” MMC-nin parkı ən yaşlı olduğu halda (ortalama 15.3 il), “ADY Konteyner” MMC ən cavan vaqon parkına (ortalama 8.5 il) sahibdir.

Qeyri-tip vaqonlar arasında ən böyük park taxıl-daşıyan və fitinq tipli vaqonlara aiddir. Qeyri-tip vaqonların əksər hissəsi ADY Yükdəşimə departamentinin balansındadır. Inventar vaqonlar arasında ən köhnə parka sahib vaqon tipləri transpartyor və izotermik vaqonlardır (ortalama müvafiq olaraq 37.5 il və 36.1 il). Bununla yanaşı, ADY Express balansında olan taxıl-daşıyanlar və

ADY Yükdəşimə departamentinin balansında olan fitinq tipli vaqonlar da ortalama yaşı 30-dan artıq olan vaqonlardır.

İstismarda olan özəl park üzrə vaqon sayı 2,520 vaqon təşkil edir ki, bu parkın 92%-i əsas 11 sahibkarın parkı əsasında formalaşır. Özəl parkın 70%-dən çoxunu çən vaqonları təşkil edir ki, bu tipli vaqonlar ən çox “AZTRANS RAIL” FZE şirkətinin balansındadır. Özəl vaqon parkının geri qalan hissəsini əsasən, taxıl-daşıyan və qapalı tip vaqonlar təşkil edir. Sahibkarlar arasında ən cavan park “Alliance Logistics” MMC-yə, ən köhnə park isə “SOCAR Logistics DMCC”-yə məxsusdur.



3. “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC

“Azərbaycan Dəmir Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılması haqqında” Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2009-cu il 20 iyul tarixli 383 nömrəli Sərəncamında dəyişiklik edilməsi barədə” Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 30 mart 2021-ci il tarixli 2548 nömrəli Sərəncamına əsasən “Azərbaycan Dəmir Yolları” Qapalı Səhmdar cəmiyyətinin yaradılması haqqında” Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2009-cu il 20 iyul tarixli 383 nömrəli Sərəncamının 2-ci və 3-cü hissələri yeni redaksiyada verilmiş və Cəmiyyətin fəaliyyətinə ümumi nəzarəti və rəhbərliyi həyata keçirmək məqsədilə sədr də daxil olmaqla 5 (beş) üzvdən ibarət Müşahidə Şurası yaradılmışdır.



Dövlət, “ADY” QSC-nin strukturuna nəzarət edir və Azərbaycan Respublikasında dəmir yolları əməliyyatlarının uzunmüddətli strukturunu tənzimləyir. Dövlət Cəmiyyətin yaradılması, Cəmiyyətdən əsas əməliyyatlarla əlaqəli olmayan müvafiq biznes xidmətlərinin kənarlaşdırılması və dəmir yolları infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi üzrə Dövlət investisiyalarının tətbiqi də daxil olmaqla Azərbaycanda dəmir yolları sisteminin yenidən təşkil edilməsi prosesini həyata keçirir.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 18 sentyabr 2015-ci il tarixli fərmanına müvafiq olaraq Cəmiyyətə nəzarət Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyindən Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinə keçirilmişdir.

“Azərbaycan İnvestisiya Holdinqinin fəaliyyətinin təmin edilməsi haqqında” Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2020-ci il 5 noyabr tarixli 1174 nömrəli Fərmanı ilə bir sıra dövlət şirkətləri və dövlət payı olan müəssisələr, o cümlədən Cəmiyyət Azərbaycan İnvestisiya Holdinqinin (“AİH”) idarəetməsinə verilmişdir. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 30 mart 2021-ci il tarixli 2548 nömrəli Fərmanı ilə Şirkətin Müşahidə Şurasının tərkibi təsdiq edilmişdir.

Həmçinin, Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin Nəqliyyat siyasəti və Nəqliyyat sahəsinin tənzimləməsi şöbələrinin də nəqliyyat sahəsində tənzimləmələrdə iştirak hüququ təsbit edilmişdir. Belə ki, hər iki şöbənin əsasnamələrinə əsasən müvafiq sahədə dövlət tənzimlənməsi ilə bağlı işlərin təşkilində və icrasında iştirak etmək şöbələrin əsas fəaliyyət istiqamətlərindəndir. Nəqliyyat sahəsinin tənzimləməsi şöbəsi eyni zamanda, müvafiq sahə üzrə tariflərin tənzimlənməsində iştirak edir və təkliflər verir. Şöbə həm də müvafiq sahənin inkişafı, o cümlədən, nəzarət və tənzimlənmə fəaliyyətinin səmərəliliyinin artırılması məqsədilə müasir informasiya texnologiyalarının tətbiqi ilə əlaqədar təkliflər verir.



ADY-nin əlaqəli qurumları

“ADY Ekspres” MMC

“ADY Ekspres” MMC böyük daşıyıcılara və ekspeditorlara ekspedisiya xidmətləri göstərir və Azərbaycan ərazisindən yük tranzitinin həcmi artırır (Şimal-Cənub, Şərq-Qərb və Cənub-Qərb marşrutları). Şirkət dəmir yolu xidmətində fəaliyyət göstərir və maye yüklərin daşınması, konteyner, qeyri-standart yük, dənizlərarası daşınma, terminal və limanların idarə olunması, VIP qatar və vaqon parkı xidmətləri göstərir. ADY Ekspres 2018-ci ildən etibarən İran (Astara) ərazisində yük terminalını idarə edir. ADY Express ADY-nin ana şirkətinə və digər törəmə şirkətlərinə ekspedisiya xidmətləri göstərir.

“ADY Konteyner” MMC

“ADY Konteyner” MMC konteynerlərin saxlanması, texniki xidməti və daşınması xidmətlərini göstərir və Gürcüstan, İran və Çində nümayəndəliklərə malikdir. 2017-ci ildə təsis edilmiş ADY Konteyner Bakı, Sumqayıt, Gəncə, Xırdalan, Astara və Ələtdə yerləşən konteyner terminallarında öz fitting platformaları və konteynerlərindən istifadə etməklə xidmət göstərir. Bakı terminalı 10 000 kvadrat metrə yaxın sahəsi olan anqara, müxtəlif ölçülü konteynerlərə, iri tonnajlı kranlara, daşımaları çevik və təhlükəsiz həyata keçirmək üçün çoxsaylı texnikaya malikdir.

“ADY Konteyner Gürcüstan” MMC

Şirkətin əsas fəaliyyəti dəmir yolu ilə yükdaşımaların keyfiyyətini və təhlükəsizliyini artırmaq və konteyner daşımalarının səmərəli və mərkəzləşdirilmiş idarə edilməsindən ibarətdir. “ADY Konteyner Gürcüstan” MMC 23 yanvar 2020-ci il tarixində Gürcüstan Respublikasının qanunvericiliyi əsasında yaradılmışdır, Şirkətin 100% səhm kapitalı “ADY Konteyner” MMC-yə məxsusdur. “ADY Konteyner Gürcüstan” MMC-yə “ADY Konteyner” MMC nəzarət edir.

“AzrusTrans” QSC

2016-cı ildə ADY və Rusiyanın taxıl operatoru “Rusaqrotrans” şirkəti “AzRusTrans” QSC-ni təsis etmişdir (51% / 49%). AzRusTrans Astara-Astara (Azərbaycan-İran) və Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) yeni dəmir yolu marşrutlarından istifadə etməklə Rusiya, Azərbaycan, İran, Gürcüstan və Türkiyə arasında taxıl daşımaları da daxil olmaqla, dəmir yolu logistikasının təşkili və təmin edilməsi ilə məşğuldur.

“ADY” Həkim-Sanitar Xidməti

“ADY” Həkim-Sanitar Xidməti Azərbaycan Respublikasının 1 iyul 1996-cı il tarixli qanununa əsasən yaradılmışdır və şirkətin 100% səhm kapitalı “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-yə məxsusdur. Şirkətin əsas fəaliyyəti tibbi xidmətlərin göstərilməsindən ibarətdir.

“Naxçıvan Dəmir Yolları” MMC

Naxçıvan Dəmir Yolları Naxçıvan dəmir yollarını və struktur bölmələrini (NDY-Aparat, NDY Yükdəşimə, NDY-Təhlükəsizlik, NDY-İnfrastruktur və NDY-Təmir Tikinti) özündə birləşdirir. Naxçıvan Azərbaycan Respublikasının tərkibində muxtar respublikadır və öz dəmir yolu infrastrukturuna malikdir. Naxçıvanın Azərbaycanın digər əraziləri ilə dəmir yolu əlaqəsi olmadığından, dəmir yolu infrastrukturundan və yükdaşımalardan yalnız Naxçıvan ərazisində istifadə olunur. Zəngəzur tranzit dəhlizinin inkişafı fonunda Naxçıvan Dəmir Yollarının əhəmiyyətinin artacağı gözlənilir.

“Lokomotiv xidmətləri” MMC

Bu törəmə şirkətlərin mühüm əməliyyatları mövcud deyil. “Əsaslı Tikinti və Texniki Nəzarət” MMC-nin, “Əsaslı Təmir” MMC-nin fəaliyyəti tikinti və texniki xidmət, “ADY Servis” MMC və “Lokomotiv Xidmətlər” MMC-nin fəaliyyəti isə vaqon xidmətlərinin göstərilməsindən ibarətdir.

“Astara Terminal” MMC

“Astara Terminal” MMC 3 dekabr 2020-ci il tarixində Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi əsasında yaradılmışdır və Şirkətin 100% səhm kapitalı “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-yə məxsusdur. Şirkətin əsas fəaliyyəti yük terminalında yük əməliyyatları və yükaşıma fəaliyyəti üzrə idarəetmə xidmətləri göstərməkdir.

“Dəmiryolservis” MMC

11 sayılı “İxtisaslaşmış Dəmir Yolu Müəssisəsi” MMC və “5 sayılı “İxtisaslaşmış Dəmir Yolu Müəssisəsi” MMC

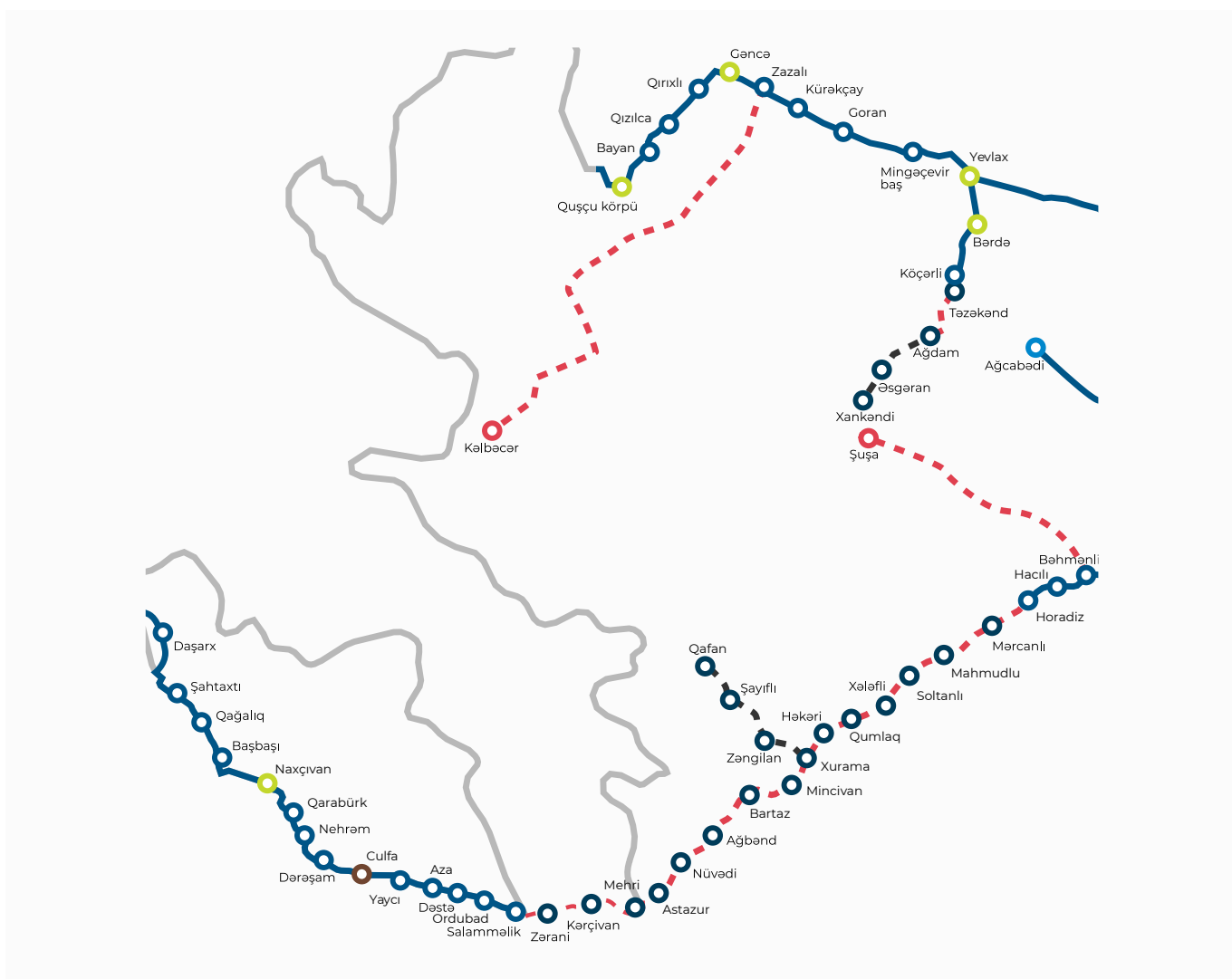
Bu törəmə şirkətlərin əsas biznes fəaliyyət istiqamətləri tikinti xidmətləri göstərmələridir.

“ADY Əmlak” MMC

Törəmə şirkət 27 aprel 2017-ci il tarixində Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyinə əsasən yaradılmışdır və tam olaraq “ADY” QSC-yə məxsusdur. Şirkətin əsas fəaliyyəti daşınmaz əmlakların idarə edilməsindən ibarətdir.

4. İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə görülmüş işlər

Şəkil. İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə həyata keçirilən yeni layihələr (qırmızı xətlər)



Bərdə-Ağdam dəmir yolu xəttinin tikintisi

Bərdə-Ağdam dəmir yolu xəttinin layihələndirmə və tikinti işlərinə Prezident İlham Əliyevin 24.11.2020-ci il tarixli 2305 nömrəli Sərəncamına əsasən başlanılıb. Dəmir yolu xəttinin ox üzrə uzunluğu 47,1 km-dir. Dəmir yolu tək xətlidir və tikinti-quraşdırma işləri iki mərhələdə həyata keçirilir. Layihə çərçivəsində ümumilikdə 130 ədəd mühəndis qurğusunun, 4 stansiyanın (Bərdə, Köçərli, Təzəkənd və Ağdam) və 34 yoldəyişən qurğusunun tikintisi planlaşdırılır.

Dəmir yolu xəttinin ox üzrə 47,1 km hissəsi (yan yollarla birlikdə 57,857 km) tamamlanıb. 1-ci mərhələ üzrə torpaq işləri, süni qurğuların tikintisi, yolun üst quruluş elementlərinin və yoldəyişənlərin quraşdırılması 100% yekunlaşıb. Ağdam stansiyasının 6-cı yolunun (vağzal binası ətrafında 300m-lik hissə istisna olmaqla) rels-şpal çərçivələrinin quraşdırılması tamamlanmışdır.

Hal-hazırda dəmir yolunda yan qidalandırıcı elektrik işlərində Bərdə yarımstansiyasında tikinti-quraşdırma və elektrik dirəklərinin basdırılması işləri, rabitə-ışarəvermə üzrə stansiyalarda kabel quyu və borularının quraşdırılması, eləcə də Bərdə, Köçərli və Təzəkənd stansiyalarında tikinti quraşdırma işləri davam etdirilir. Layihənin (Ağdam vağzal kompleksi, Qərvənd stansiyası və hərbi platformaların tikintisi istisna olmaqla) 2023-cü ildə yekunlaşdırılması nəzərdə tutulur.

Bərdə-Ağdam dəmir yolu xəttinin tikintisi Yevlax-Bərdə dəmir yolu xəttinin (32 km) və rabitə-ışarəvermə sistemlərinin yenidən qurulması layihələrini də labüd edir.

Horadiz-Ağbənd dəmir yolu xəttinin tikintisi

Horadiz-Ağbənd dəmir yolu xəttinin layihələndirmə və tikinti işlərinə Prezident İlham Əliyevin 13.03.2021-ci il tarixli 2534 nömrəli Sərəncamına əsasən başlanılıb. Dəmir yolu xəttinin ox üzrə uzunluğu 110,4 km-dir, yan yollarla birlikdə 140,6 km-dir. Dəmir yolu tək xətlidir və tikinti-quraşdırma işləri üç mərhələdə həyata keçirilir. Layihə çərçivəsində ümumilikdə 488 ədəd mühəndis qurğusunun, 9 stansiyanın (Horadiz, Yuxarı Mərcanlı, Şükürbəyli, Soltanlı, Qumlaq, Həkəri, Mincivan, Bartaz, Ağbənd) və 70 yoldəyişən qurğusunun tikintisi planlaşdırılır.

Layihənin birinci mərhələsi üzrə Horadiz, Yuxarı mərcanlı və Şükürbəyli stansiyalarını əhatə edən 30 km yolda nəzərdə tutulan tikinti işlərinin artıq 89% tamamlanıb.

Dəmir yolu xəttinin layihələndirilməsi 82% yerinə yetirilib. Hazırda tikinti üzrə ümumi tərəqqi 44% təşkil edir. Dəmir yolu xəttinin 60 metr enində minatəmizləmə işləri tamamlanıb, genişlənmələr tələb olunan yerlərdə minatəmizləmə işləri davam edir.

Dəmir yolu xəttinin ox üzrə 68 km hissəsi (yan yollarla birlikdə 74.1 km) tamamlanıb, uzunölçülü relslərin 50,4 km-i quraşdırılıb. Hazırda km 68-87 aralığında torpaq işləri və mühəndis qurğularının tikintisi işləri davam edir. Layihənin 2025-ci ildə yekunlaşdırılması nəzərdə tutulur.

5. Strateji layihələr

Güzdək–Qaradağ dəmir yolu xəttinin tikintisi

Güzdək–Qaradağ (20-ci sahə) dəmir yolunun uzunluğu ox üzrə 35,77 kilometr, yan yollar ilə birlikdə isə 80,9 kilometr təşkil edir. Güzdək-Qaradağ layihəsi çərçivəsində 14,56 kilometr uzunluğunda yol yatağı və 2,42 kilometr dəmir yolu xətti tikilib. Ümumilikdə layihə üzrə 63 ədəd mühəndis qurğularının salınması nəzərdə tutulub. Belə ki, bu yolda 2 stansiya, 2 körpü, 5 heyvan keçidi, 4 avtomobil keçidi, 5 piyada alt keçidi, 4 ehtiyat keçidi, 43 suötürücü boru tikiləcək.

1963-cü ildən işləyən yol sonradan istismar üçün yararsız vəziyyətə düşüb və uzun müddət istifadəsiz qalıb. Yeni layihəyə əsasən yol tamamilə sökülərək genişləndirilir və hər iki istiqamətdə qatarların hərəkətinə imkan verən cütyollu xətt salınır. Bu xətt yükdaşıma və sərnişindaşıma fəaliyyətlərində vaxta qənaətə, ən əsası şimal və cənubdan gələn yüklərin Abşeron yarımadasına daxil olmadan nəql edilməsinə şərait yaradacaq. 2 xətli, dəyişən cərəyanlı dəmir yolu xəttinin tikintisi əsasında buraxıcılıq qabiliyyətinin 40 cüt qatar/sutka olacağı gözlənilir.

Ələt-Astara dəmiryolu xətti

Ələt-Astara dəmir yolu xəttinin, enerji (Ələt-Osmanlı üzrə) və rabitə-işarəvermə sistemlərinin layihələndirilməsi, tikinti altına düşən torpaqların özgəninkiləşdirilməsi işləri davam edir. Layihə “Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi”nin bir hissəsi olan Ələt-Astara dəmir yolu hissəsində ilkin planlaşdırmaya əsasən 2024-2032-ci illər ərzində dəmir yolunun, eləcə də müvafiq elektrik təchizatı və rabitə-işarəvermə sistemlərinin yenidən qurulmasını və tikintisini nəzərdə tutur.

Ələt-Astara dəmir yolu xəttinin Osmanlı-Qasımlı (129 km) hissəsinin tək xətli olduğunu, yolun mövcud texniki-istismar vəziyyətinin əsaslı yenidənqurma işlərinin həyata keçirilməsini zəruri etdiyini və bu miqyasda yenidənqurma işlərinin aparılması üçün xəttə qatarların hərəkətinin tam şəkildə uzunmüddətli dayandırılması tələb olunduğunu nəzərə alaraq, həmin hissədə mövcud yola paralel yeni dəmir yolunun layihələndirilməsi tamamlanmışdır.

Eyni zamanda, yolun Qasımlı-Astara (56 km) hissəsinin yeni trassada tikintisi nəzərdə tutulur. Belə ki, həmin hissədə mövcud yol bilavasitə Xəzər dənizinin sahili ilə paralel davam etməklə əhəmiyyətli turizm potensialına malik ərazilərdən səmərəli istifadəyə maneəçilik törədir və təhlükəsizlik qayğıları yaradır. Bununla yanaşı, dəmir yolu bəzi sahələrdə vaxtaşırı dəniz suyunun nüfuzuna məruz qalır, davamlı bərkitmə və istismar işlərinə səbəb olur.

Rəqəmsallaşdırma

13 aprel 2023-cü il tarixində ADY Müşahidə Şurası tərəfindən ADY-nin Rəqəmsal Strategiyası təsdiq edilmişdir. Eyni zamanda, informasiya texnologiyalarının mərkəzləşdirilməsi məqsədilə restrukturizasiya aparılmışdır. 2023-cü il üçün nəzərdə tutulan məbləğdə server infrastrukturunu, rabitə avadanlığı, son nöqtə cihazları (endpoint devices), müştəri lisenziyaları və avadanlıqları, eləcə də rəqəmsal təhlükəsizlik üçün lisenziyaların satın alınması prosedurunun hazırlanması davam edir. Qeyd edilənlərlə yanaşı, layihənin idarə olunması metodologiyası təşkil edilmiş, müvafiq İT alətləri alınmışdır. Rəqəmsal Strategiyanın bütün istiqamətləri üzrə işlərə başlanılıb, işlərin bir hissəsi tamamlanmışdır.

“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC global rəqəmsal tendensiyalara cavab olaraq rəqəmsal transformasiyanı həyata keçirməkdədir. Bu transformasiya proseslərini optimallaşdırmaq, səmərəliliyi artırmaq və məlumatlara əsaslanan qərarların qəbulunu asanlaşdırmaq məqsədi daşıyır. Əsas məqsəd mühüm biznes ölçülərinə ani monitoring və cavab verməyə imkan verən “Real-Time Enterprise” idarəetmə sistemine keçiddir. Bu yanaşma dəyişkən bazarda çeviklik, rəqabətqabiliyyətlilik və uyğunlaşma vəd edir. “Boston Consulting Company” (BCG) ilə əməkdaşlıqda ADY rəqəmsal strategiya hazırlamış, onun cari rəqəmsal mövqeyini təhlil etmiş, müxtəlif funksiyalar üzrə rəqəmsallaşma ehtiyaclarını müəyyən etmiş və sistem inteqrasiyasını planlaşdırmışdır. Bu səylərin nəticəsində 2023-2026-cı illər arasında həyata keçirilməsi nəzərdə tutulan “ADY-nin rəqəmsallaşdırılması” layihəsi hazırlanmışdır.

İT Transformasiya Strategiyası aşağıdakı strimlərdən ibarətdir:

- Yük İdarəetmə
- Aktivlərin İdarə Edilməsi
- Müştəri Təcrübəsi
- CAPEX avtomatlaşdırılması (Layihənin İdarə Edilməsi Alətləri)
- Korporativ funksiyalar
- IT Fondu (IT Foundation)

Təsdiq edilmiş İT Strategiyasına uyğun olaraq növbəti addımlar aşağıdakılardır:

1. Yük Əməliyyat Mühitinin (Cargo Operational Landscape) Konseptual Dizaynı üzrə işi başa çatdırmaq və növbəti 2 il üçün layihənin icrasını planlaşdırmaq.
2. Yük Kommersiya sistemində tətbiq edilməsi üçün layihə öncəsi mərhələyə başlamaq.
3. Əmək haqqı və işçi sənədlərinin idarəçiliyi üzrə işləri başa çatdırmaq və qabaqcıl İR (HR) funksionallığı (axtarış, işə qəbul, istedadların idarə edilməsi, işçi KPI-nin idarə edilməsi, təhsil və s.) üzrə layihəni planlaşdırmaq.
4. Xərclərin Bölüşdürülməsi metodologiyası (ABC), Müqavilələrin İdarə Edilməsi metodologiyası, İdarəetmə Mühasibat Uçotu metodologiyasından ibarət olan ERP öncəsi metodologiya dizaynına başlamaq. ERP-dən əvvəl proses auditi və boşluq təhlili ilə bu prosesi izləmək.
5. ADY-nin ehtiyac duyduğu satınalma cihazları və lisenziyaları ilə IT Fondu üzərində işi davam etdirmək, İT təhlükəsizliyinin inkişaf etdirilməsi, məlumatların idarə edilməsi, inteqrasiya səviyyəsi, məmarlıq işləri.

6. “Case Studies”

ADY Transformasiya ofisinin fəaliyyəti çərçivəsində orta dəhliz üzrə tranzit vaxtının optimallaşdırılması ilə bağlı aşağıdakı istiqamətdə işlər görülmüşdür:

Əməliyyatların idarəedilməsi xidməti (CYO):

Ələt limanında yükdaşıma əməliyyatlarının vaxtında və müəyyən edilmiş indikatorlara uyğun aparılması, müştəri məmnuniyyətinin yüksəldilməsi və ümumilikdə yükdaşıma prosesinin kəsintisiz həyata keçirilməsi üçün Ələt Liman kompleksində fəaliyyət göstərən dövlət qurumları arasında reqlament hazırlanmışdır. Reqlamentə uyğun olaraq Ələt liman kompleksində müəyyən əməliyyatların həyata keçirilməsi müddəti bir neçə dəfə azalmışdır. Bu da öz növbəsində tranzit daşıma vaxtını 10-12 gün müddətinə azaltmışdır.

Konteyner Blok Qatarların Cədvəli (КПБР):

Qeyd olunan cədvəlin reqlament sənədi hazırlanmışdır. TMTM marşrutu üzrə 2 dəfə blok-qatar göndərilmişdir. Hal-hazırda Çindən orta dəhliz üzrə Avropa istiqamətində daşımalara alternativ olaraq dəniz daşımaları (marşrutda olan aşağı tariflərə görə) üzrə daşındığı səbəbindən, dəhliz üzrə yük daşıma həcmi əhəmiyyətli dərəcədə azalmışdır. Marşrutda daşıma həcmələri az olduğu üçün КПБР-də hal-hazırda aktivlik müşahidə olunmur.

Orta müddətli planlama (CCП):

Qazaxıstan, Türkmənistan və Gürcüstan ilə yük daşımaların səmərəli təşkili üçün məlumat mübadiləsi aparılması nəzərdə tutulur. Hal-hazırda Qazaxıstanla məlumat mübadiləsi prosesinə başlanılır. Bir neçə gün əvvəldən göndəriləcək yüklərlə bağlı müəyyən məlumatlar əldə edilir. Bu da öz növbəsində limanlarda və dar boğazlarda tıxacların aradan qaldırılmasına kömək edəcəkdir.

Tarif modelinin hazırlanması

2022-ci ildə, Transformasiya ofisinin fəaliyyəti nəticəsində tarif metodologiyası hazırlanmış, 1 ton yükün 1000 km məsafə qət etməsinə sərf edilən xərc müəyyən edilmişdir. Təhlillərin nəticəsi olaraq bir sıra yüklər və istiqamətlər üzrə tarif dəyişiklikləri həyata keçirilmişdir. ADY-nin son illər üzrə daşımalarında orta tarifi hərəkət tendensiyasını təhlil etdikdə müvafiq artımları görmək mümkündür.

Şəkil. Rejimler və illər üzrə orta tarifi tendensiyası, AZN ilə

| Rejim | 2021 (12 ay) | 2022 (12 ay) | 2022 (9 ay) | 2023 (9 ay) | 2022/2021 müqayisə | 2023/2022 müqayisə |
|---------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------------|--------------------|
| Daxili | 6,1 | 6,9 | 5,8 | 6,5 | 13% | 12% |
| İdxal | 19,3 | 20,8 | 19,2 | 21,2 | 7% | 10% |
| İxrac | 23,2 | 26,7 | 23,1 | 27,1 | 15% | 17% |
| Tranzit | 17,9 | 21,6 | 17,5 | 20,9 | 21% | 20% |

Yuxarıdakı cədvəldən də görüldüyü kimi tarif modeli əsasında tariflərin müəyyən edilməsindən sonra bütün rejimler üzrə orta daşıma tariflərində artım müşahidə olunmuşdur. Xüsusilə tranzit daşımalarda həm 2022-ci ilin 12 ayında, həm də 2023-cü ilin 9 ayında ötən dövrün müvafiq dövrü ilə müqayisədə müvafiq olaraq 21% və 20% artım müşahidə olunmuşdur.

7. Yaşıl nəqliyyat

“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin lokomotiv parkının müasirləşdirilməsi məqsədi ilə həyata keçirilən “Dəyişən cərəyanla işləyən 50 ədəd lokomotivin alınması Müqaviləsi” çərçivəsində təchizatçı Alstom şirkətindən 40 ədəd yük və 10 ədəd sərnişin lokomotivi ölkəyə çatdırılmışdır.

"Dəmiryolu ticarətinin və nəqliyyatının dəstəklənməsi" layihəsi çərçivəsində Bakı - Böyük Kəsik dəmir yolu xəttində 795.78 km kontakt şəbəkəsi üzrə dəyişən cərəyan sistemi yenidən qurulmuşdur. Asiya İnkişaf Bankı və Fransa İnkişaf Agentliyinin Kredit Müqaviləsi əsasında Biləcəri-Yalama dəmir yolu xəttində elektrik təchizatı və rabitə-işarəvermə sisteminin layihələndirməsi və yenidən qurulması növbəti ölkə əhəmiyyətli layihədir. Dəyişən cərəyanla işləyən lokomotivlər üçün Biləcəri və Gəncədə depoların tikintisi planlaşdırılır.

Şəkil. İnfrastrukturun 2022 və 2027-ci illərdə elektriklişdirilmiş vəziyyəti



Dəyişən cərəyanla işləyən lokomotivlər üçün Biləcəri və Gəncədə depoların tikintisi planlaşdırılır ki, bu layihə də xərclərin azalması, enerji resurslarına qənaət, təmir və texniki xidmətin optimallaşdırılması, istismarın etibarlılığının artırılması, fasiləsiz daşımaların təmin olunmasına səbəb olacaqdır. Biləcəri və Gəncədə depoların tikintisi, hər iki depo üçün depo avadanlıqlarının təchizatı, çatdırılması və quraşdırılması, həmçinin lokomotivlərin maşinist və texnik heyəti üçün təlimlərin keçirilməsi işləri başa çatdırılmışdır. Lokomotivlər üçün ehtiyat hissələri anbarının yaradılması işləri davam etdirilir.

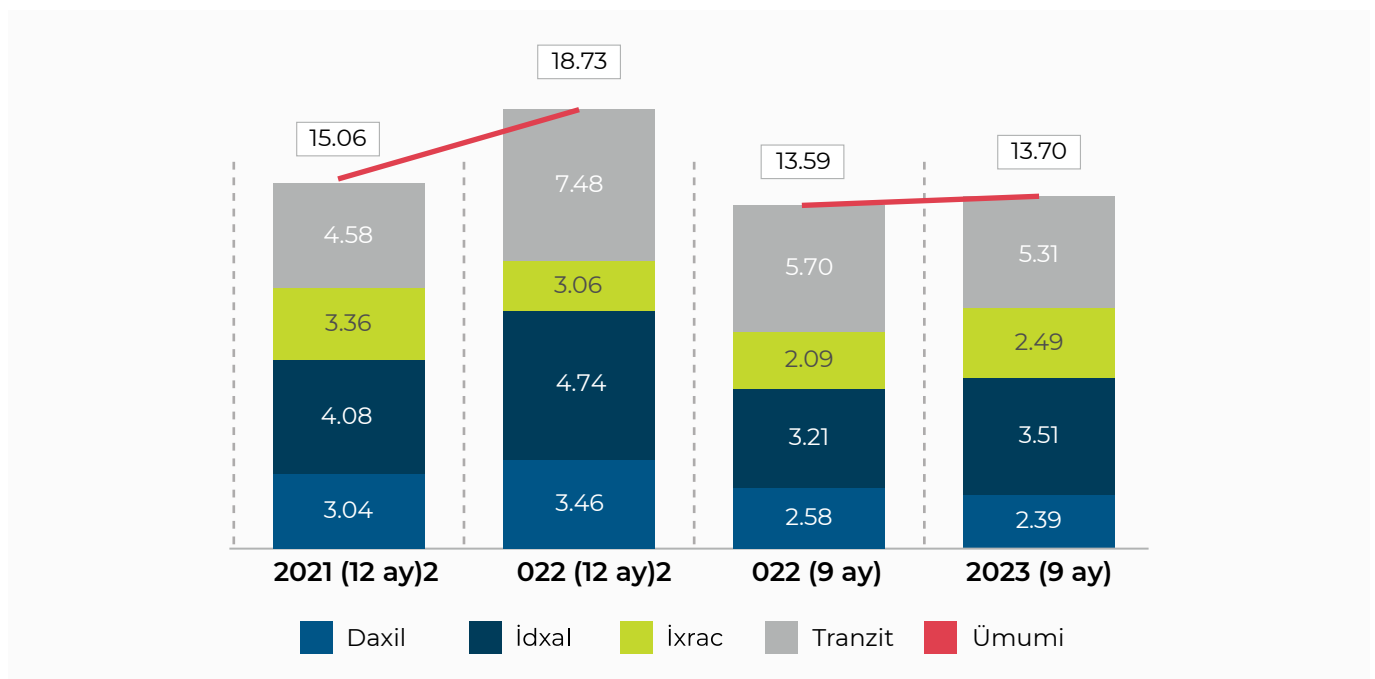
8. Əsas statistik göstəricilər

Əməliyyat göstəriciləri

Azərbaycanda dəmir yollarının istismar uzunluğu 2,139.85 km-dir. Son illərin statistik göstəricilərini əsas götürərək qeyd etmək olar ki, dəmiryol nəqliyyatı ilə ildə 15-19 milyon ton yükdaşıma həyata keçirilir. Son illərdə ən yüksək yükdaşıma 2022-ci ilə təsadüf etmişdir. Belə ki, 2022-ci ildə dəmir yolu vasitəsilə 18.73 milyon ton yük daşınmışdır ki, bu da 2021-ci ilin göstəricilərindən 24.4% çox daşıma deməkdir. 2022-ci ildə ümumi yükdaşımada artımın əsas səbəbi tranzit rejimdə daşınan yüklərdə 63.1%-lik artım olmuşdur.

2023-cü ilin 9 aylıq yükdaşıma məlumatlarını 2022-ci ilin müvafiq dövrü ilə müqayisə etdikdə ümumi yükdaşıma həcmində 0.9%-lik bir artım müşahidə edirik. Mövcud daşıma tendensiyası davam edəcəyi təqdirdə 2023-cü ildə də ümumi yükdaşıma həcminin 18 milyon tondan artıq olacağı gözlənilir. 2023-cü ilin 9 aylıq statistik göstəricilərinə əsasən daxili və tranzit yükdaşımalarda nisbətən azalma, idxal və ixrac rejimində isə artım müşahidə olunur.

Şəkil. Rejimlər və illər üzrə daşıma tendensiyası (milyon ton)



İxrac rejimində ən çox yük daşınan ölkələrə nəzər salsaq 2022-ci ilin göstəricilərinə əsasən Gürcüstan Respublikasının bu rejim üzrə daşınmalarda ən çox yük daşınan ölkə olduğunu görürük. Belə ki, 2022-ci ildə Azərbaycanın Gürcüstana ixracında dəmiryol nəqliyyatı ilə 1.1 milyon ton yük daşınmışdır ki, bu da 2022-ci ilin ümumi ixrac daşımalarının 35%-ni təşkil edir. Buna baxmayaraq 2023-cü ilin 9 aylıq statistik göstəricilərinə nəzər salsaq Gürcüstana dəmir yolu ilə ixrac nəqliyyatının 34% azaldığını müşahidə edirik. Bu istiqamətdə ən çox azalma müşahidə olunan ixrac yükləri sement klingeri (odadavamlı kərpic), spirt və onun törəmələri, eləcə də dizel yanacağıdır. Müvafiq dövrdə, eyni zamanda, Hindistana dəmir yolu ilə ixrac nəqliyyatı 100% azalmışdır. Müvafiq azalmanın predmeti azot gübrələri, bitum və qudron (təbiilərdən başqa) yükləridir. 2023-cü ilin 9 ayında ixrac yüklərinin daşınmasında ən böyük artım Çin təyinatlı ixrac nəqliyyatında olmuşdur. Belə ki, 2022-ci ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə Çin təyinatlı ixrac nəqliyyatında 7 dəfədən çox artım müşahidə olunmuşdur. Müvafiq artım bitum və qudron (təbiilərdən başqa) yükünün ixracında artım ilə bağlı olmuşdur.

Şəkil. Ölkələr üzrə dəmiryol nəqliyyatı ilə ixrac rejimində daşınan yüklər (ton ilə)

| İxrac olunan ölkələr | 2021 (12 ay) | 2022 (12 ay) | 2022 (9 ay) | (2023 9 ay) | 2022/2021 müqayisə | 2023/2022 müqayisə |
|----------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------------|--------------------|
| Gürcüstan | 1.508.556 | 1.069.101 | 783.337 | 517.478 | -29% | -34% |
| Rusiya Federasiyası | 682.783 | 491.987 | 301.364 | 365.643 | -28% | 21% |
| Türkiyə | 132.245 | 201.600 | 148.374 | 311.071 | 52% | 110% |
| İtaliya | 78.965 | 184.028 | 129.067 | 185.682 | 133% | 44% |
| Niderland | 73.063 | 169.230 | 86.420 | 122.585 | 132% | 42% |
| Rumıniya | 18.297 | 94.432 | 66.410 | 140.477 | 416% | 112% |
| Hindistan | 28.591 | 68.559 | 68.559 | 20 | 140% | -100% |
| Çin | 30.807 | 59.298 | 24.378 | 172.517 | 92% | 608% |
| Qazaxıstan | 22.296 | 55.048 | 37.486 | 41.151 | 147% | 10% |
| Türkmənistan | 60.988 | 24.404 | 12.600 | 13.271 | -60% | 5% |

İdxal rejimində ən çox yükün daşındığı ölkələrə nəzər salsaq 2022-ci ilin göstəricilərinə əsasən Rusiya Federasiyasının bu rejim üzrə daşınmalarda ən çox yükün daşındığı ölkə olduğunu görürük. Belə ki, 2022-ci ildə Azərbaycanın Rusiyadan idxalında dəmiryol nəqliyyatı ilə 3.2 milyon ton yük daşınmışdır ki, bu da 2022-ci ilin ümumi idxal daşımalarının 67.5%-ni təşkil edir. Rusiyadan dəmiryol nəqliyyatı ilə ən çox idxal olunan yüklər siyahısına buğda, mişarlanmış ağac, sair qara metal prokatları, benzin və yonqar ağac piletələri daxildir. 2023-cü ildə idxal rejimində ən böyük azalma faizi Ukraynadan olan idxal yüklərindədir. Azalmanın əsas səbəbi sair qara metal prokatları və qara metal borularının idxalında olan azalmadır. 2023-cü ilin 9 ayında idxal yüklərinin daşınmasında ən böyük artım Çindən olan idxal nəqliyyatında olmuşdur. Belə ki, 2022-ci ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə Çindən idxal nəqliyyatında 6 dəfədən çox artım müşahidə olunmuşdur. Müvafiq artım sair qara metal prokatları, maşın, avadanlıq və hissələri (k/t maşınlarından başqa), radiotexnika sənayesi məhsulları (radio, tel, və s.) yüklərinin idxalında artım ilə bağlı olmuşdur.



Şəkil. Ölkələr üzrə dəmiryol nəqliyyatı ilə idxal rejimində daşınan yüklər (ton ilə)

| İdxal olunan ölkələr | 2021 (12 ay) | 2022 (12 ay) | 2022 (9 ay) | (2023 9 ay) | 2022/2021 müqayisə | 2023/2022 müqayisə |
|----------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------------|--------------------|
| Rusiya Federasiyası | 2.875.474 | 3.201.168 | 2.167.863 | 2.151.286 | 11% | -1% |
| Qazaxıstan | 90.534 | 351.579 | 215.221 | 174.684 | 288% | -19% |
| Belarus Respublikası | 55.032 | 259.750 | 128.832 | 376.525 | 372% | 192% |
| Braziliya | 290.012 | 252.504 | 190.337 | 242.867 | -13% | 28% |
| İran | 100.918 | 78.082 | 63.478 | 91.754 | -23% | 45% |
| Türkiyə | 33.743 | 69.855 | 42.542 | 44.603 | 107% | 5% |
| İndoneziya | 35.940 | 41.754 | 27.933 | 60.961 | 16% | 118% |
| Gürcüstan | 33.188 | 32.804 | 31.653 | 32.080 | -1% | 1% |
| Çin | 71.495 | 30.687 | 22.071 | 139.206 | -57% | 531% |
| Ukrayna | 126.050 | 28.830 | 25.198 | 5.380 | -77% | -79% |

Tranzit rejimində daşımaları tranzit yük göndərən və tranzit yük qəbul edən ölkələr olmaqla 2 qrup üzrə təhlil etdikdə aşağıdakı nəticələri çıxara bilərik.

Şəkil. Ölkələr üzrə dəmiryol nəqliyyatı ilə tranzit rejimində daşınan yüklər (ton ilə)

| Tranzit göndərən ölkələr | 2021 (12 ay) | 2022 (12 ay) | 2022 (9 ay) | (2023 9 ay) | 2022/2021 müqayisə | 2023/2022 müqayisə |
|----------------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------------|--------------------|
| Qazaxıstan | 248.668 | 2.246.453 | 1.702.066 | 1.271.105 | 803% | -25% |
| Türkmənistan | 2.527.749 | 1.959.509 | 1.593.128 | 1.190.857 | -22% | -25% |
| Rusiya Federasiyası | 783.399 | 1.668.617 | 1.174.332 | 1.770.154 | 113% | 51% |
| Özbəkistan | 123.217 | 349.043 | 269.684 | 124.466 | 183% | -54% |
| Braziliya | 5.731 | 211.458 | 194.862 | 157.593 | 3590% | -19% |
| Gürcüstan | 151.738 | 187.849 | 125.090 | 164.209 | 24% | 31% |
| Türkiyə | 137.695 | 140.028 | 107.045 | 84.761 | 2% | -21% |
| Çin | 100.521 | 132.294 | 115.103 | 26.267 | 32% | -77% |
| İran | 111.459 | 118.941 | 90.158 | 81.284 | 7% | -10% |
| Amerika Birləşmiş Ştatları | 96.976 | 84.889 | 58.888 | 101.345 | -12% | 72% |

Tranzit rejimində daşımalarda ən çox yük göndərən ölkələrə nəzər salsaq 2022-ci ilin göstəricilərinə əsasən Qazaxıstanın bu rejim üzrə daşınmalarda ən çox yük göndərən ölkə olduğunu görürük. Belə ki, 2022-ci ildə Qazaxıstandan Azərbaycan üzərindən dəmiryol nəqliyyatı ilə 2.3 milyon ton tranzit yük daşınmışdır ki, bu da 2022-ci ilin ümumi tranzit daşımalarının 30.1%-ni təşkil edir. Qazaxıstandan dəmiryol nəqliyyatı ilə ən çox göndərilən yüklər siyahısına mazut, daş kömür, boz kömür, xam neft və enerji qazı (durulaşdırılmış karbohidrogen) daxildir. 2023-cü ilin 9 ayında tranzit rejimində ən böyük azalma faizi Çindən (-77%) və Özbəkistandan (-54%) göndərilən yüklərdədir. Çindən göndərilən yüklərdə azalmanın əsas səbəbi müxtəlif konservlər (islədilmiş,duzlanmış,turşudulmuş), sintetik qatran və plastik kütləsi, maşın,avadanlıq və hissələri (k/t maşınlarından başqa) yüklərində olan azalmadır. Özbəkistandan göndərilən yüklərdə azalmanın əsas səbəbi azot gübrələri, qələvi metallar və metalloidlər (kükürd,fosfor-natrium), əlvan metal və onların ərintiləridir. 2023-cü ilin 9 ayında tranzit göndərilən yüklərinin daşınmasında ən böyük artım ABŞ-dan (+72%) və Rusiya Federasiyasından (+51%) göndərilən tranzit yüklərində olmuşdur. ABŞ-dan göndərilən yüklərdə müvafiq artım müxtəlif ət və əlavə ət məhsulları, Rusiya Federasiyasından göndərilən yüklərdə müvafiq artım isə benzin, dizel yanacağı, mişarlanmış ağac yüklərinin tranzit nəqliyyatında artım ilə bağlı olmuşdur.

Şəkil. Ölkələr üzrə dəmiryol nəqliyyatı ilə tranzit rejimində daşınan yüklər (ton ilə)

| Tranzit qəbul edən ölkələr | 2021 (12 ay) | 2022 (12 ay) | 2022 (9 ay) | (2023 9 ay) | 2022/2021 müqayisə | 2023/2022 müqayisə |
|----------------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------------|--------------------|
| Gürcüstan | 918.618 | 1.649.128 | 1.165.245 | 1.336.239 | 80% | 15% |
| Türkiyə | 500.993 | 991.956 | 751.317 | 439.188 | 98% | -42% |
| Niderland | 15.162 | 408.834 | 247.816 | 341.384 | 2596% | 38% |
| İran | 216.323 | 354.520 | 233.281 | 440.192 | 64% | 89% |
| Qazaxıstan | 213.420 | 351.343 | 263.092 | 303.456 | 65% | 15% |
| İtaliya | 378.667 | 264.602 | 242.139 | 180.598 | -30% | -25% |
| Özbəkistan | 77.934 | 202.632 | 168.111 | 202.715 | 160% | 21% |
| Rusiya Federasiyası | 192.851 | 194.222 | 143.194 | 161.323 | 1% | 13% |
| Türkmənistan | 129.713 | 134.633 | 82.536 | 104.322 | 4% | 26% |
| Çin | 35.869 | 83.988 | 81.842 | 36.700 | 134% | -55% |

Cədvəl 15. Ölkələr üzrə dəmiryol nəqliyyatı ilə tranzit rejimində daşımalar (ton ilə)

| Ümumi tranzit dövriyyəsi | 2021 (12 ay) | 2022 (12 ay) | 2022 (9 ay) | (2023 9 ay) | 2022/2021 müqayisə | 2023/2022 müqayisə |
|--------------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------------|--------------------|
| Qazaxıstan | 462.088 | 2.597.796 | 1.965.158 | 1.574.561 | 462% | -20% |
| Türkmənistan | 2.657.462 | 2.094.142 | 1.675.664 | 1.295.179 | -21% | -23% |
| Rusiya Federasiyası | 976.250 | 1.862.839 | 1.317.526 | 1.931.477 | 91% | 47% |
| Gürcüstan | 1.070.356 | 1.836.977 | 1.290.335 | 1.500.448 | 72% | 16% |
| Türkiyə | 638.688 | 1.131.984 | 858.362 | 523.949 | 77% | -39% |
| Özbəkistan | 201.151 | 551.675 | 437.795 | 327.181 | 174% | -25% |
| İran | 327.782 | 473.461 | 323.439 | 521.476 | 44% | 61% |
| Niderland | 15.162 | 408.834 | 247.816 | 341.384 | 2596% | 38% |
| İtaliya | 378.667 | 264.602 | 242.139 | 180.598 | -30% | -25% |
| Çin | 136.390 | 216.282 | 196.945 | 62.967 | 59% | -68% |
| Braziliya | 5.731 | 211.458 | 194.862 | 157.593 | 3590% | -19% |

Ötən il üzrə ümumi tranzit dövriyyəsinə baxdığımız zaman, Qazaxıstanın Azərbaycan üzərindən ən iri həcmli tranzit yüklərini keçirən ölkə olduğunu görə bilərik. Belə ki, Qazaxıstan Azərbaycan üzərindən 2022-ci ildə keçən tranzit yüklərin 2.6 milyon ton həcmində hissəsində ya tranzit göndərən ölkə (2.25 milyon ton), ya da tranzit qəbul edən ölkə (0.35 milyon ton) kimi iştirak etmişdir. 2023-cü ilin 9 ayı üzrə statistik rəqəmləri təhlil etdikdə görünür ki, 2023-cü ildə tranzit dövriyyəsi üzrə ən böyük azalma Çin ilə (-68%), ən böyük artım isə İran ilə (+61%) qeydə alınmışdır.



Tranzit yükdaşımalar

2023-cü ilin 9 aylıq statistik göstəricilərini nəzərə alsaq, Azərbaycan üzərindən tranzit nəqliyyatda ən çox iştirak edən ölkələr Rusiya Federasiyası, Qazaxıstan və Gürcüstandır. Təhlildən aydın olur ki, Özbəkistan, Çin və Qırğızıstan istisna olmaqla ölkələr əsasən birtərəfli nəqliyyat axını üzrə yük göndərir və ya qəbul edirlər. Məsələn, Braziliya sadəcə tranzit yükü göndərən ölkə kimi, Niderland və İtaliya isə tranzit yükü qəbul edən ölkə kimi çıxış edirlər.

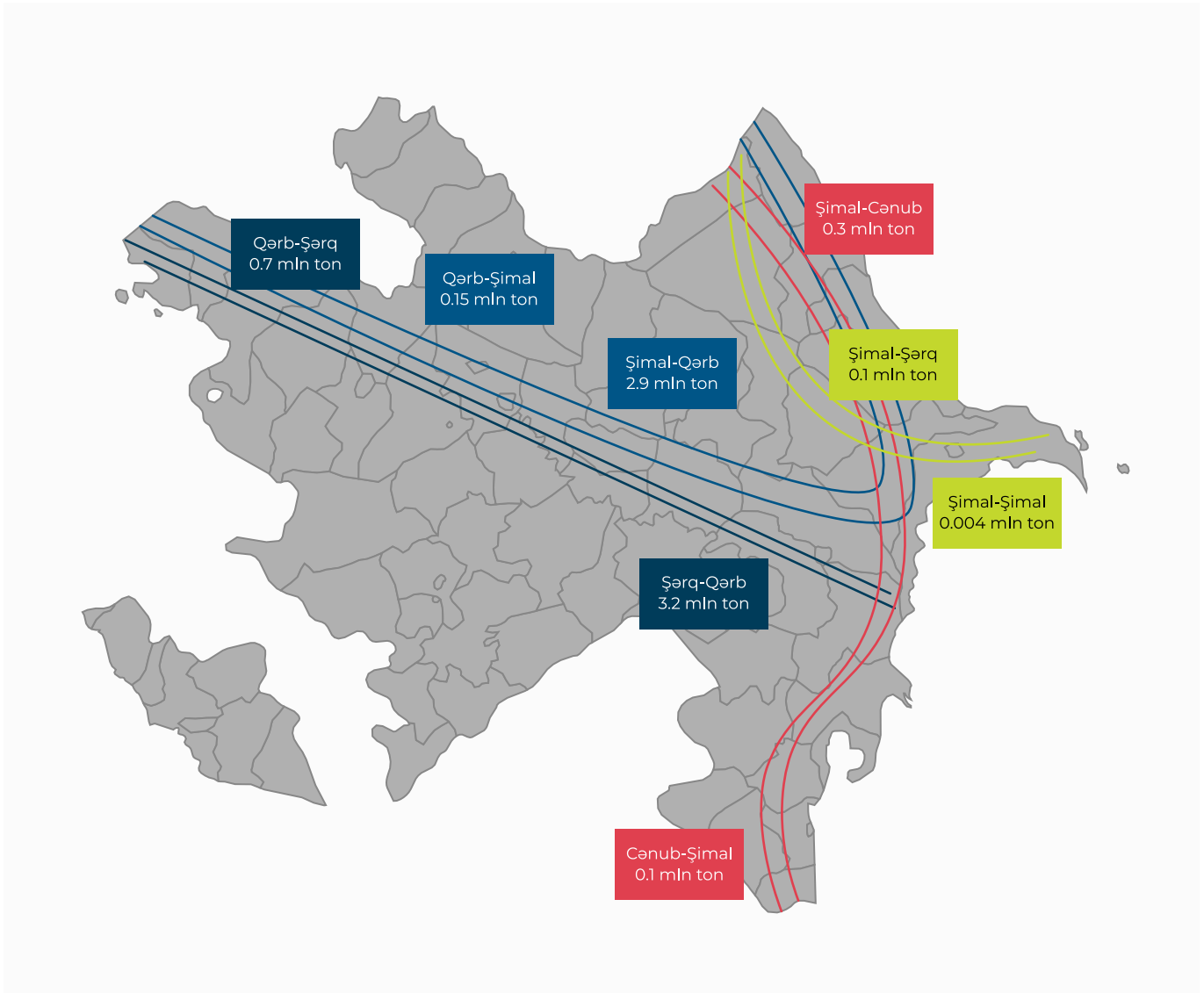
Cədvəl 16. Ölkələr üzrə dəmiryol nəqliyyatı ilə tranzit rejimində daşıma istiqamətləri (ton ilə)

| Ölkələr | 2023-cü il 9 ay | | | | |
|----------------------------|--------------------------|--------------------|----------------|------------|--------|
| | Ümumi tranzit daşımaları | Göndərən ölkə kimi | Alan ölkə kimi | Göndərən % | Alan % |
| Rusiya Federasiyası | 1.931.477 | 1.770.154 | 161.323 | 92% | 8% |
| Qazaxıstan | 1.574.561 | 1.271.105 | 303.456 | 81% | 19% |
| Gürcüstan | 1.500.448 | 164.209 | 1.336.239 | 11% | 89% |
| Türkmənistan | 1.295.179 | 1.190.857 | 104.322 | 92% | 8% |
| Türkiyə | 523.949 | 84.761 | 439.188 | 16% | 84% |
| İran | 521.476 | 81.284 | 440.192 | 16% | 84% |
| Niderland | 346.695 | 5.311 | 341.384 | 2% | 98% |
| Özbəkistan | 327.181 | 124.466 | 202.715 | 38% | 62% |
| İtaliya | 183.982 | 3.384 | 180.598 | 2% | 98% |
| Braziliya | 157.593 | 157.593 | - | 100% | 0% |
| Amerika Birləşmiş Ştatları | 104.219 | 101.345 | 2.874 | 97% | 3% |
| Çin | 62.967 | 26.267 | 36.700 | 42% | 58% |
| Qırğızıstan | 48.329 | 25.561 | 22.768 | 53% | 47% |

Xəritə üzərində təhlildən (aşağıdakı şəkil) aydın olur ki, Azərbaycan üzərindən tranzit daşımalarda qərb istiqamətində daşımalar üstünlük təşkil edir. Qərbdən şərq və şimal istiqamətində geri döənən vaqonlarda isə daha az yük daşındığı üçün vaqonların əhəmiyyəti dərəcədə boş geridönmə halları müşahidə olunur.

Dəmir yolu nəqliyyatı ilə tranzit yükdaşımalarda ən çox istifadə olunan nəqliyyat dəhlizləri Şərq-Qərb, Şimal-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizləridir. 2023-cü ilin 9 aylıq daşıma məlumatlarına əsasən ötən ilin eyni dövrü ilə müqayisədə Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi üzrə daşımalarda 23% azalma, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi üzrə daşımalarda isə 78% artım müşahidə olunmuşdur. Şimal-Qərb nəqliyyat dəhlizi üzrə tranzit daşımalar ötən ilin rəqəmlərinə yaxındır. Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizində ümumi daşımalarda azalma müşahidə olunsada şərq istiqamətində 9%-ə yaxın artım müşahidə olunur.

Şəkil. Dəhlizlər üzrə dəmiryol nəqliyyatı ilə tranzit rejimində daşıma istiqamətləri





Bakı-Tbilisi-Kars

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti ilə daşınan yüklərdə əsasən tranzit rejimdə daşınan yüklər üstünlük təşkil edir. 2023-cü ilin 9 ayında ötən ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə BTQ üzrə daşımalarda azalma müşahidə olunsa da layihənin tikinti işləri yekunlaşdıqdan sonra bu marşrut üzrə daha çox yükdaşımanın həyata keçiriləcəyi gözlənilir.

Cədvəl 18. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti ilə daşıma tendensiyası (ton ilə)

| Rejim | 2021 (12 ay) | 2022 (12 ay) | 2022 (9 ay) | 2023 (9 ay) | 2022/2021 müqayisə | 2023/2022 müqayisə |
|---------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------------|--------------------|
| Tranzit | 428.660 | 341.116 | 299.608 | 66.174 | -20% | -78% |
| İdxal | 21.911 | 37.780 | 28.210 | 10.865 | 72% | -61% |
| İxrac | 26.551 | 33.474 | 18.133 | 12.820 | 26% | -29% |
| Ümumi | 477.122 | 412.370 | 345.951 | 89.859 | -14% | -74% |

Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TMTM)

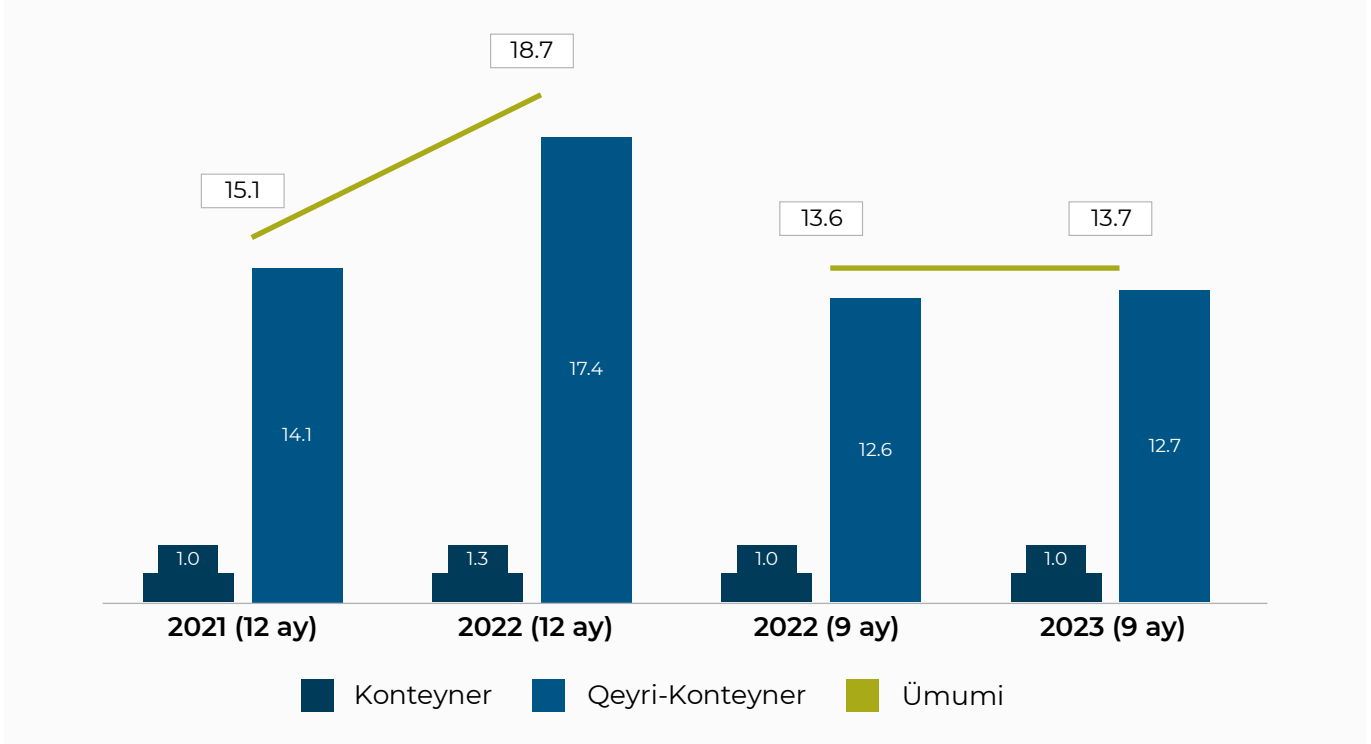
Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TMTM) üzrə daşınan yüklərdə də əsasən tranzit rejimdə daşınan yüklər üstünlük təşkil edir. 2023-cü ilin 9 ayında ötən ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə TMTM üzrə daşımalarda 14% azalma müşahidə olunur. Ümumi daşımalarda azalma müşahidə olunsa da 2023-cü ildə idxal rejimində daşımalarda 11% artım qeydə alınmışdır.



Konteyner daşımaları

Son illərin yükdaşıma statistikasına nəzər salsaq, konteyner daşımalarında artımın müşahidə olduğunu görürük. Belə ki, 2022-ci ildə konteyner daşımaları 2021-ci ilə nisbətən 0.33 milyon ton artmışdır.

Qrafik 3. Konteyner daşımalarının ümumi daşımada payı (milyon ton)



Anoloji artımdan sonra konteyner daşımalarının ümumi daşımada payı 7% təşkil etmişdir. 2023-cü ilin 9 aylıq statistik göstəricilərinə əsasən konteyner daşımalarının 7%-lik payı sabit qalmışdır.

Son illərin konteyner daşımaları üzrə statistikanı nəzərdən keçirdikdə, bu daşımalarda artım tendensiyası müşahidə olunur. 2023-cü ilin 9 ayında 2022-ci ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə konteyner daşımalarında 28% artım müşahidə olunmuşdur ki, artımın əsas hissəsi ixrac rejimində daşınan yüklərdə qeydə alınmışdır.

Cədvəl 21. Rejimlər üzrə konteyner daşımaları (TEU ilə)

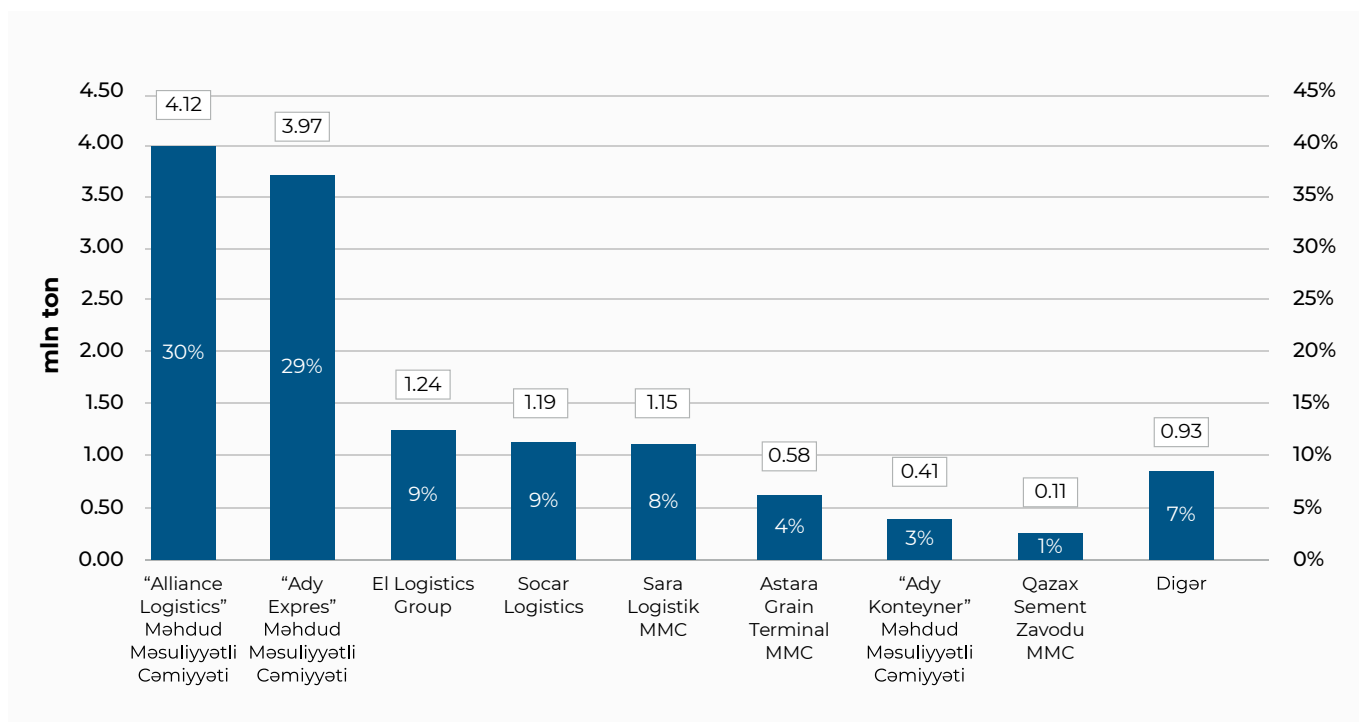
| Konteyner (TEU) | 2021 (12 ay) | 2022 (12 ay) | 2022 (9 ay) | 2023 (9 ay) | 2022/2021 müqayisə | 2023/2022 müqayisə |
|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------|--------------------|
| Tranzit | 37.310 | 53.790 | 42.478 | 34.199 | 44% | -19% |
| İdxal | 17.475 | 14.721 | 10.557 | 19.950 | -16% | 89% |
| İxrac | 14.627 | 12.946 | 8.748 | 25.255 | -11% | 189% |
| Daxili | 450 | 681 | 485 | 470 | 75% | 17% |
| Ümumi | 69.862 | 82.138 | 62.268 | 79.874 | 18% | 28% |



Ekspeditorlar – dəmiryol nəqliyyatı bazarı

Azərbaycan dəmiryol sektorunda 100-dən çox ekspeditor olsa da, əsas 8 ekspeditorun fəaliyyəti əməliyyatların 93%-ni əhatə edir. Dəmiryol bazarında ən böyük ekspeditorlar “Alliance Logistics” və “ADY Express”-dir. Bu iki ekspeditorun fəaliyyəti dəmiryol bazarının ümumi yükdaşımalarının yarısından çoxunu (59%) təmin edir.

Şəkil. Ekspeditorlar üzrə daşımlar və bazar payı (2023-cü ilin 9 ayı)



2022-ci ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə 2023-cü ilin 9 ayında həm “Alliance Logistics”, həm də “ADY Ekspress” daha az daşımalarda iştirak etsə də, “Sara Logistics” və “El Logistics Group”-un bazar payında artım müşahidə olunmuşdur.

Şəkil. Ekspeditorlar tərəfindən yükdaşıma dinamikası (ton ilə)

| Ekspeditor | 2021 (12 ay) | 2022 (12 ay) | 2022 (9 ay) | 2023 (9 ay) | 2022/2021 müqayisə | 2023/2022 müqayisə |
|---|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------------|--------------------|
| “Alliance Logistics” Məhdud Məsuliyyətli Cəmiyyət | 7.390.512 | 6.942.565 | 6.942.565 | 4.123.412 | -6% | -41% |
| “Ady Expres” Məhdud Məsuliyyətli Cəmiyyəti | 6.438.639 | 5.920.320 | 5.920.320 | 3.968.909 | -8% | -33% |
| Socar Logistics | - | 1.470.992 | 1.470.992 | 1.189.497 | - | -19% |
| El Logistics Group | 130.687 | 1.151.933 | 1.151.933 | 1.236.761 | 781% | 7% |
| “Ady Konteyner” Məhdud Məsuliyyətli Cəmiyyəti | 692.616 | 926.367 | 926.367 | 412.930 | 34% | -55% |
| Astara Grain Terminal Mmc | - | 861.510 | 861.510 | 580.812 | - | -33% |
| Sara Logistik Mmc | 1.724 | 753.478 | 753.478 | 1.153.540 | 43605% | 53% |
| Qazax Sement Zavodu Mmc | - | 288.077 | 288.077 | 108.475 | - | -62% |

Maliyyə göstəriciləri

“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC 2022-ci ili 113.7 milyon manat mənfəətlə başa vurmuşdur ki, bu göstərici 2021-ci ilin müvafiq göstəricisindən 26.1% çoxdur. ADY-nin gəlirləri 2022-ci ildə 435.3 milyon manat təşkil etmişdir ki, bu gəlirin əsas hissəsini (85%-ni) yükdaşıma gəlirləri təşkil edir. 2022-ci ilin sonuna olan balans hesabatına əsasən ADY-nin aktivlərinin dəyəri 1.9 milyard AZN, öhdəliklərinin məbləği -2.1 milyard AZN, kapital və ehtiyatları isə 0.2 milyard AZN təşkil etmişdir. ADY əməkdaşlarının sayı 15,583 nəfərdir.



9. Hüquqi qanunvericilik bazası

Cəmiyyət "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılması haqqında" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2009-cu il 20 iyul tarixli 383 nömrəli Sərəncamına əsasən Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun yenidən təşkili yolu ilə yaradılmışdır. ADY-nin fəaliyyəti ilə birbaşa və ya dolayısı ilə bağlı olan normativ hüquqi aktları qanunlar, Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin fərman və sərəncamları, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin qərar və sərəncamları, ikitərəfli və çoxərəfli razılaşmalar, digər hüquqi aktlar, Azərbaycan Respublikasının Tranzit Yükdaşımlar üzrə Koordinasiya Şurasının qərarları olmaqla qruplaşdırmaq.

"Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin nizamnaməsi "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin Nizamnaməsinin və strukturunun təsdiq edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2010-cu il 15 fevral tarixli 36 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmişdir. Eyni zamanda, hal-hazırda yeni nizamnamə layihəsi hazırlanmış, təsdiq edilməsi üzrə razılaşdırma mərhələsindədir. Cəmiyyətin nizamnaməsi onun məqsəd və fəaliyyət istiqamətini müəyyən edən sənəddir. Nizamnamə layihəsi ilə yanaşı "Dəmiryol nəqliyyatı haqqında" qanun layihəsi də hazırlanmış və razılaşdırma mərhələsindədir.



10. Dəhlizlər üzrə

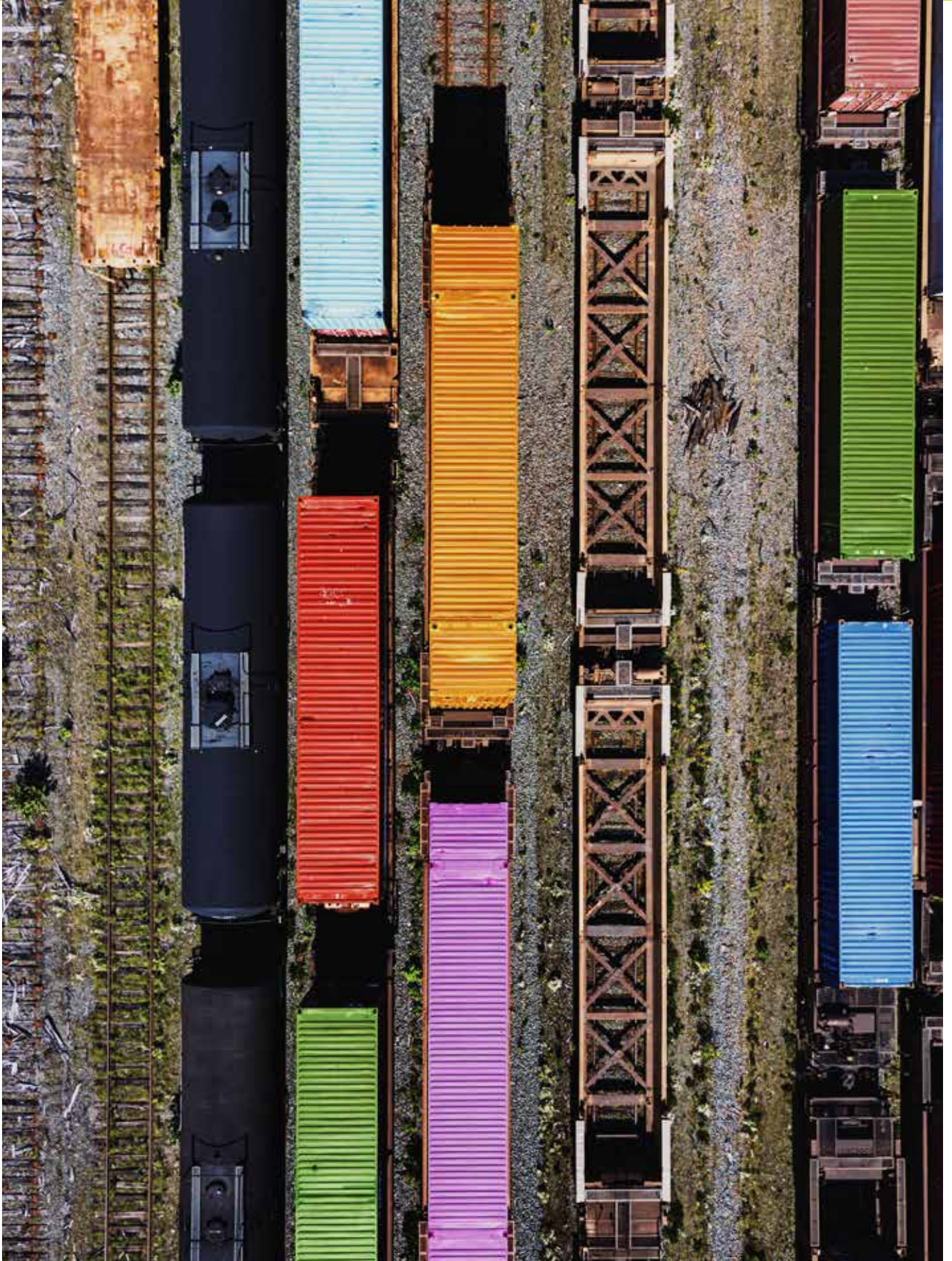
Azərbaycan üzərindən bir sıra əhəmiyyətli beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri, eləcə də nəqliyyat marşrutları keçir. Bunlara misal olaraq Şimal-Cənub, Şərq-Qərb, Şimal-Qərb, Cənub-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərini, eləcə də, Şimal-Şərq və Lazurit marşrutlarını göstərmək olar.

Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi

Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin yaradılması haqqında saziş Rusiya, İran və Hindistan hökumətləri arasında 12 sentyabr 2000-ci il tarixində imzalanıb. Azərbaycan Respublikası bu sazişə 20 sentyabr 2005-ci il tarixli Qanun əsasında qoşulub. Ümumilikdə 13 ölkə sözügedən Sazişi ratifikasiya edib (Azərbaycan, Belarus, Bolqarıstan, Ermənistan, Hindistan, İran, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Oman, Rusiya, Tacikistan, Türkiyə, Ukrayna).

Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi əsasən Hindistandan və İran Körfəzi regionundan yüklərin Rusiya, Qərbi Avropa, Baltıqyanı və Skandinaviya ölkələrinə çatdırılmasına hesablanıb. Şimal-Cənub Tranzit Dəhlizinin digər marşrutlarla müqayisədə əsas üstünlüyü tranzit məsafəsinin və tranzit vaxtının iki-üç dəfə az olmasıdır. Əgər dəniz yolu ilə daşıma İran körfəzi və Hind Okeanı, Süveyş kanalı, Aralıq Dənizi, Baltik Dənizindən keçərək Helsinki şəhərinə 45-60 gün ərzində daşıma müddəti təşkil edirsə, Şimal-Cənub Tranzit Dəhlizi ilə bu müddət 20-25 gün təşkil edir.

Avrasiya İnkişaf Bankının "Şimal-Cənub" BND-nin işi üzrə hesabatına əsasən, "Şimal-Cənub" BND-nin digər marşrutlarla, o cümlədən Süveyş kanalı ilə müqayisədə əsas üstünlüyü daşımaların gerçəkləşdirilməsi üçün tələb olunan vaxtın azalmasıdır. Məsələn, Mumbaidən Sankt-Peterburqa ənənəvi marşrutla yüklərin çatdırılması 30-45 gün vaxt alır. Mumbaidən Rusiyaya quru yolu ilə yüklərin daşınması isə 15-24 gün çəkə bilər. Dəhlizin Qazaxıstan və Türkmənistandan keçən Şərq qolu ilə yüklərin daşınması isə 15-18 günə qədər azalır.





North-South Corridor



Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi çərçivəsində, Azərbaycan və İran dəmir yollarının birləşdirilməsinə dair işlər görülür. Azərbaycanın Astara stansiyasından İranın Astara şəhərinə qədər dəmir yolu artıq inşa edilib. Növbəti mərhələdə İran və Azərbaycan dəmir yollarının tam birləşdirilməsi üçün çatışmayan 167 km uzunluğundakı Astara-Rəşt dəmir yolunun tikintisi reallaşdırılacaq. Bütün işlər yekunlaşandan sonra, Skandinaviya ölkələri, Rusiya, Azərbaycan və İranın dəmir yolları bir şəbəkədə birləşəcək və Şimaldan İran körfəzinə qədər vahid dəmir yolu formalaşacaq. İran ərazisində Astara-Rəşt dəmiryolu hissəsinin istismara verilməsindən sonra isə “Şimal-Cənub” BND ilə yüklərin daşınma vaxtı yenə də qısalacaqdır. Müddətin qısalması ərzaq, tekstil, məişət texnikası, elektronika və s. kimi bir sıra məhsullar üçün vacib amildir. Bahalı məhsulları istehsal edənlər üçün vacib şərtlərdən biri kapitalın dönərliliyi – yük çəkisinin yoldakı dəyərinin azalmasıdır.

Cari ilin iyun ayında “ADY” QSC və “Rusiya Dəmir Yolları” ASC-nin (“RDY” ASC) ekspertləri ilə birlikdə Azərbaycan Respublikasının Yalama-Biləcəri və Biləcəri-Astara arası stansiyalara və bu ərazilərdə dəmir yolu infrastrukturuna baxış keçirilmişdir. “RDY” ASC və Rusiyanın aidiyyəti şirkətləri tərəfindən Yalama-Astara (AR) arası dəmir yolu infrastrukturuna dair təkliflər verilmiş və hazırda “ADY” QSC-də baxılmaqdadır.

“Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin (“Şimal-Cənub” BND) yükdaşıma imkanlarının artırılması məqsədilə, Biləcəri-Yalama arası dəmir yolu xəttində enerji təchizatı, siqnal və rabitə sistemlərinin yenidən qurulması, Yalama stansiyasının ötürmə qabiliyyətinin artırılması üçün əlavə dəmir yollarının tikintisi və mövcud yolların təmiri, Ələt-Astara arası dəmir yolu xəttinin (245 km), siqnal, rabitə sistemlərinin

layihələndirilməsi, yenidən qurulması, tikintisi ilə bağlı işlərə başlanılmışdır.

Şimal-Cənub" BND-nin ölkəmizin ərazisindən keçən qərb marşrutunun inkişaf etdirilməsini nəzərdə tutan Saziş layihəsi hazırlanmış və hazırda Rusiya tərəfi ilə razılaşdırılma mərhələsindədir.

İrənin yol və şəhərsalma nazirinin müavini və İrənin nəqliyyat infrastrukturunun tikintisi və inkişafı şirkətinin baş direktoru Xeyrulla Xadəminin ictimai çıxışlarına əsasən, dəhlizin təkmilləşməsi ilə yüklərin daşınması xərcləri 30%, zaman baxımından isə 50% azalacaqdır.

İrənin hazırda dəmiryolu layihələrinin içərisində prioritet "Şimal-Cənub" dəhlizinin təkmilləşdirilməsi layihəsidir. 2020, 2021-ci illərdə dəhlizin Qəzvin-Rəşt hissəsi təkmilləşdirilib və istifadəyə verilib. "Bu hissədə dağlıq ərazidə dəmir yolunun tikintisi İrənin dəmiryolu layihələrinin ən böyüyü olub. Hazırda dəmir yolunun Rəşt-Astara hissəsinin tikintisi gündəlikdədir. Həmçinin, İrənin Rəştdən Kəspiyən limanına dəmir yolu çəkməklə dəniz vasitəsi ilə də yüklərin dəhlizlə daşınması imkanını təmin etmək niyyəti var.

İrənin dəmir yolunun Azərbaycan dəmir yollarına birləşməsi ilə ölkə daxilində "Şimal-Cənub" dəhlizinin təkmilləşəcək ki, bununla da İrənin Azərbaycan vasitəsilə Rusiya və Avropaya birləşəcək. Hazırda Avropadan Rusiya və Asiyanın şərqinə yüklər 35 günə daşınır. Bu dəhlizin təkmilləşdirilməsi ilə bu vaxt yarıya kimi azalacaq. Nəqliyyat və yükdaşımaları sahəsində böyük dəyişiklik olacaq.

İrənlə yanaşı, şimal ölkələri də dəhlizin inkişafında maraqlıdır. Belə ki, Belarusun Nəqliyyat və Rabitə Nazirliyi "Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizi ilə yük konteynerlərinin İrana çatdırılması üçün üç marşrut hazırlayıb.

Belarusun nəqliyyat və rabitə naziri Aleksey Lyaxnoviçin ictimai çıxışlarına əsasən, Şimal-Cənub dəhlizinin qərb marşrutu yüklərin dəmir yolu ilə Azərbaycan və İrənin sərhədindəki Astara

stansiyasına, daha sonra isə avtomobil yolu ilə İrənin alıcılarına daşınmasını, mərkəzi marşrut dəmir yolu ilə Həştərxən vilayətinin limanlarına daşınmasını nəzərdə tutur. Orada onlar dəniz nəqliyyatına yüklənəcək və İrənin Bəndər-Ənzəli limanına çatdırılacaq. Şərq marşrutu üzrə konteynerlər dəmir yolu relsləri ilə Akyayla (Türkmənistan) sərhəd stansiyalarına qədər hərəkət edəcək. Daha sonra onlar İrana göndəriləcək. Belarus ixrac yüklərinin daşınması üçün Rusiyanın 20 limanından istifadə olunur. Yük daşımaları Rusiyanın Şimal-Qərb regionunun limanları, cənub dənizlərinin limanları, Çin, Asiya ölkələri istiqamətində quru yolları, habelə İrənin və Hindistan istiqamətində "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizindən istifadə edən marşrutlar, Xəzər dənizinin limanları və bir sıra digər istiqamətlər üzrə həyata keçirilir.

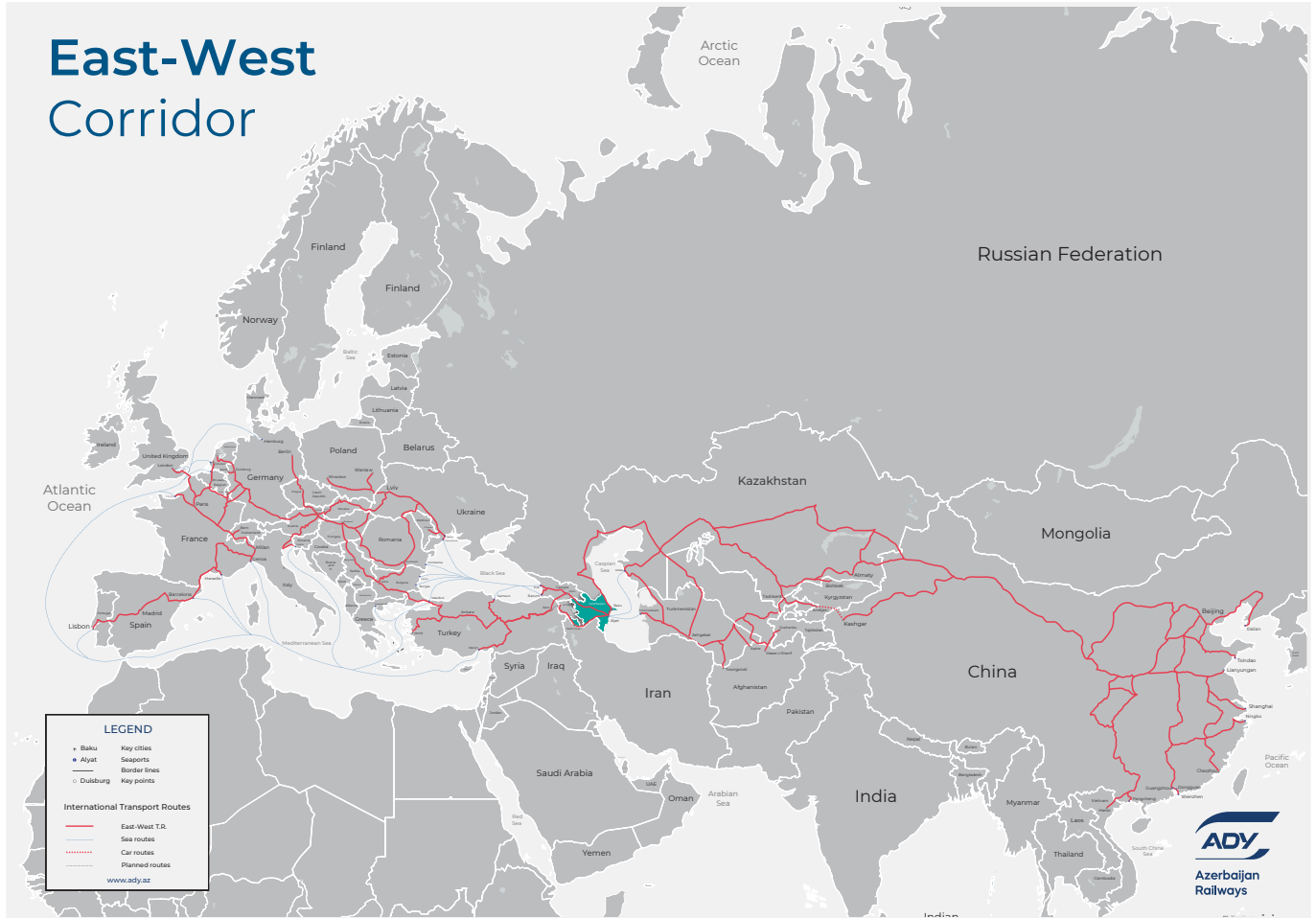
"Şimal-Cənub" BND coğrafi en və uzunluqlar üzrə ticarət marşrutları şəbəkəsinin, o cümlədən Çinin təşəbbüsü olan "Bir kəmərlər – bir yol" marşrutunun vacib tərkib hissəsidir. Bu dəhlizin inkişafı makroregional nəqliyyat-logistika sisteminin – Avrasiya nəqliyyat karkasının formalaşmasına birbaşa təsir edir, bu isə öz növbəsində Avrasiya daxilində ticari və investisiya əməkdaşlığının inkişafı üçün əsasdır və Böyük Avrasiyanın drayveri rolunu oynaya bilər.

"Şimal-Cənub" BND ilə konteynerlə yüklərin daşınması Avrasiya İqtisadi Birliyinə üzv ölkələr üçün böyük maraq kəsb edir. Konteyner daşımalarının potensial həcminə əsas töhfəni AİB-in Azərbaycan, İrənin, Hindistan və Pakistanla yükdaşımaları verir. Avrasiya İqtisadi Birliyinə üzv ölkələr üçün "Şimal-Cənub" BND-nin Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu marşrutu ilə qovuşması da müsbət amildir. Bunun nəticəsində Avrasiya İqtisadi Birliyinə üzv ölkələr, Gürcüstan və Türkiyə arasında konteyner daşımalarının inkişafı mümkün ola bilər.



Şərqlə-Qərblə Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi

Bu dəhliz Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Ukrayna və Türkiyə dəmir yolu, gəmiçilik və liman administrasiyalarının iştirakı ilə 2014-cü ildə yaradılıb. Sonradan layihəyə Ukrayna, Rumıniya və Polşa qoşulub. Hazırda marşrut Çin-Qazaxıstan sərhədindən başlayır, Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan, Gürcüstan ərazisindən keçərək Avropaya qədər uzanır. Bütün marşrut boyunca vahid tarif, "vahid pəncərə" prinsipi tətbiq olunur.



Orta Koridor və yaxud Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TXBNM) Çindən Türkiyəyə və eləcə də Avropa Birliyi ölkələrinə və əks istiqamətdə yük daşımalarının artırılmasına xidmət edir. Nəqliyyat dəhlizinin idarə olunması və inkişaf etdirilməsi, yaradılmış Konsorsiumun üzvləri tərəfindən həyata keçirilir.

TRACECA və Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TBNM və ya Orta Dəhliz) Assosiasiyası Orta Dəhlizə əlavə yüklərin cəlb olunması üzərində işləyirlər. Bu ilin fevral ayında nəqliyyat marşrutlarının inkişafı, yeni mal və yüklərin cəlb olunması məqsədilə TRACECA Hökumətlərarası Komissiyasının Tbilisidə keçirilən 16-cı illik toplantısında əməkdaşlığa dair memorandum imzalanmışdır. Həmçinin imzalanmış sənəd çərçivəsində Avropa, Qafqaz və Asiya regionlarında nəqliyyat və sosial-iqtisadi şəraitin möhkəmlənməsinə dair məlumat mübadiləsi aparılacaqdır ki, bu da öz növbəsində əlverişli investisiya mühiti yaradacaqdır. Şərqi-Qərb və Qərb-Şərqi vektorunda TRACECA və TBNM eyni məqsədləri izləyir.

Bu dəhliz üzrə hərəkət edən qatarlar orta hesabla 10-12 günə Çindən Avropaya yükləri çatdırır. Bu da nəqliyyat dəhlizinin əsas üstünlüklərindən biridir.

Orta Koridor vasitəsilə yüklər Avropaya iki istiqamət üzrə nəql edilir. Onlardan biri Gürcüstanın Poti və Batumi limanları vasitəsi ilə, digəri isə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ilə. Azərbaycanın təşəbbüsü ilə reallaşdırılan Bakı-Tbilisi-Qars layihəsi Orta Koridor vasitəsilə yükdaşıma xərclərini aşağı salaraq tranzit əməliyyatlarının həcmi artırılmasına xidmət edir.

Qazaxıstan Prezidenti Kasım-Jomart Tokayev Pekində "Bir kəmərlər - bir yol" üçüncü beynəlxalq əməkdaşlıq forumunda ictimai çıxışına əsasən Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu bir çox dövlətlər üçün flaqman əməkdaşlıq layihəsinə çevrilir. Çini, Mərkəzi Asiyanı və Avropanı birləşdirən bu nəqliyyat arteriyası "Bir kəmərlər - bir yol"un kontinental körpüsünə çevrilərək, yükdaşıma vaxtını iki dəfə və nəqliyyat xərclərini isə əhəmiyyətli dərəcədə azalda bilər. Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu ("Orta Dəhliz") Çin, Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan, Gürcüstan və daha sonra Avropa ölkələrinə keçir. Dəmir yolu və dəniz nəqliyyatından istifadə etməklə konteyner daşıma xərclərini həyata keçirir.

Türkiyənin sabiq nəqliyyat və infrastruktur naziri Adil Qaraismayıloğlu Ankarada keçirilmiş "Beynəlxalq Transxəzər Nəqliyyat Marşrutu" Beynəlxalq Assosiasiyası Hüquqi Şəxslər Birliyinin Rəyasət Heyətinin və təşkilatın ümumi yığıncağının növbəti toplantısında Çindən Türkiyəyə Orta Dəhliz (Trans Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi) vasitəsilə yükdaşıma müddəti 12 gündən 10 günə endirilərək biləcəyini, müddətin azaldılması hədəf kimi qarşıya qoyulduğunu bildirmişdir.

Rusiya-Ukrayna müharibəsi Şimal dəhlizi ilə yükdaşıma məhdudlaşdırıb, odur ki, Orta Dəhliz məsafə və müddət baxımından böyük alternativ sayılır. Anadolunun Qərbindən başlayaraq Şərqi uzanan bu yol ticarətin fərqli qitələrə, hətta dünyaya yayılmasına imkan verir. Çindən Avropaya gedən yük qatarı Orta Dəhlizə və Türkiyəni seçərsə, 12 gün ərzində 10 min km deyil, 7 min kilometr məsafə qət edəcək. Bu da Asiya və Avropa arasında global ticarətdə dəhlizin nə qədər sərfəli və təhlükəsiz olduğunu nümayiş etdirir. Eyni qatar Cənub dəhlizi üzrə göndərilərsə, Süveyş kanalı üzərindən gəmi ilə 20 min kilometr yol qət edir. Orta Dəhliz öz imkanları ilə region ölkələrinin koordinasiya əməkdaşlığı ilə dünya ticarətinin ən mühüm həlqələrindən biri olacaqdır.

Ölkələrlə yanaşı beynəlxalq qurumlar da orta dəhlizin inkişafında və proseslərin təkmilləşdirilməsində maraqlıdırlar. Dünya Bankının nümayəndəsinin ictimai çıxışına əsasən Trans-Qafqaz Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin (TBND) global logistika marşrutuna çevrilməsi yüklərin daşınması xidmətlərinin ciddi inkişafını və dəhliz boyu yük daşıma xərclərini artırılmasını tələb edir.

Konteyner yükləri global ticarətin gələcəyi olduğundan ixtisaslaşmış konteyner gəmilərinə, logistik platformalara, operatorları və nəqliyyat sistemlərini birləşdirən informasiya texnologiyaları alətlərinə, potensialın artırılmasına və ticarətin asanlaşdırılmasına investisiya lazımdır. Dəhlizləri idarəetmə İnformasiya Sisteminin yaradılması həm də kommərsiya, əməliyyat və maliyyə məqsədləri üçün "bir pəncərə" təmin



etmək üçün vacibdir. Dəhliz boyu multimodal rabitənin genişləndirilməsi Xəzər və Qara dənizlərdəki limanlar tərəfindən belə yüklərin daşınması üçün infrastrukturun təkmilləşdirilməsini və konteyner bloku qatarlarının istismarı tələblərinə (blokun uzunluğu, giriş yolları, sürət və s.) cavab vermək üçün mövcud infrastrukturun yenidən qurulmasını tələb edir. Bundan başqa, Azərbaycan və Gürcüstanda Şərq-Qərb dəhlizinə böyük infrastruktur sərmayələrinin qoyulmasına baxmayaraq, Azərbaycanda nə dəmir yolu, nə də dəhlizin avtomobil seqmentlərinin modernləşdirilməsi, o cümlədən Azərbaycanda dəmir yolu siqnalizasiyası və elektrik enerjisinin ötürülməsi hələ tamamlanmayıb. Bu investisiyaların başa çatdırılması dəhlizin tam funksionallığı üçün həlledici önəm daşıyır.

Gömrük prosedurlarının təkmilləşdirilməsinə də ehtiyac var: informasiya axını, "bir pəncərə"yə keçid daxil olmaqla sadələşdirilmiş gömrük prosedurlarının tətbiqi və nəhayət, tranzit yüklər üçün "yaşıl dəhliz"in yaradılması. "Yaşıl dəhliz" sərhədlərdə gömrük-keçid məntəqələrindən yan keçməyə şərait yaradacaq. Qara və Xəzər dənizlərində dəniz kommunikasiyalarının təkmilləşdirilməsi dəhliz boyunca tranzit konteyner daşımaları üçün yetərinə tutum, limanlarda və marşrutda gecikmələri minimuma endirmək üçün əməliyyatları tənzimlənməsi, vaxtında çatdırılmaya görə stimulların və gecikmələrə görə cərimələrin tətbiqi imkanlarının araşdırılmasını tələb edir.

Dəhlizin səmərəliliyinin artırılması həm də logistika infrastrukturunun fiziki imkanlarının genişləndirilməsini tələb edir. Bu, logistik mərkəzlərin yaradılması və insan potensialının inkişafı deməkdir. İnsan potensialının inkişafı logistika yönümlü təhsil və təlim proqramlarının yaradılması və bu sahədə beynəlxalq akademik və ya peşəkar qurumlarla birgə səylər vasitəsilə bacarıqları təkmilləşdirəcəkdir.

26 oktyabr 2023-cü ildə Tbilisidə keçirilən "İpək Yolu" forumu çərçivəsində "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC (ADY), "Qazaxıstan Dəmir Yolu" və

"Gürcüstan Dəmir Yolu" SC-lər arasında paritet əsasda birgə müəssisənin yaradılması haqqında müqavilə imzalanmışdır. Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunda multimodal xidmətin inkişafı üçün üç ölkənin dəmiryolçuları səylərini birləşdirərək Astana Beynəlxalq Maliyyə Mərkəzinin bazasında "Middle Corridor Multimodal Ltd." adlı yeni şirkət yaratmışdır. Birgə fəaliyyət çərçivəsində şirkətin "bir pəncərə" prinsipi üzrə xidmətlərin göstərilməsinə, yüklərin çatdırılma müddətinə zəmanət verilməsinə və Çin – Avropa/Türkiyə – Çin istiqamətində multimodal xidmətin inkişafı üzrə razılaşdırılmış siyasətin həyata keçirilməsinə imkan yaradacağı gözlənilir.

Şimal-Qərb Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi

Şimal-Qərb nəqliyyat dəhlizinin yaradılması Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun 2017-ci ildə istifadəyə verilməsi ilə mümkün olub. Bu dəhliz Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu vasitəsilə əsasən Türkiyə və Rusiya arasında artan yükdaşıma əməliyyatlarına hesablanıb. O cümlədən, Şimal-Qərb nəqliyyat dəhlizi Rusiyanın istehsal etdiyi kömür və taxıl yüklərinin Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu vasitəsilə Türkiyəyə daşınmasına şərait yaradır. Son illərdə mərkəzi Asiya ölkələrinin də bu dəhlizdən geniş istifadə etdiyi müşahidə olunur.



Mumbai – Bəndər Abbas – Qəzvin – Astara (İRİ) – Astara (AR) – Poti/Batumi marşrutu üzrə yükdaşımalarda sonradan Ukrayna (Odessa – İliçevsk), Rumıniya (Konstansa) və Bolqarıstan (Burqas) limanlarına qədər uzadılması perspektivləri müzakirə olunmuş, istiqamətlər üzrə ilkin tariflər müəyyənləşdirilmişdir.

Cənub – Qərb dəhlizinin digər alternativ marşrutlarla (xüsusilə, Süveyş kanalından keçməklə dəniz yolu ilə) müqayisədə əsas üstünlüyü tranzit məsafəsinin və vaxtının təxminən üç dəfə az olmasıdır. Belə ki, əgər İran körfəzi və Hindistandan Avropaya dəniz yolu ilə daşıma (“oceanic freight”) təqribən 35-37 gün təşkil edirsə, Cənub – Qərb dəhlizi marşrutunda bu müddətin perspektivdə 10-12 gün təşkil edəcəyi nəzərdə tutulur.

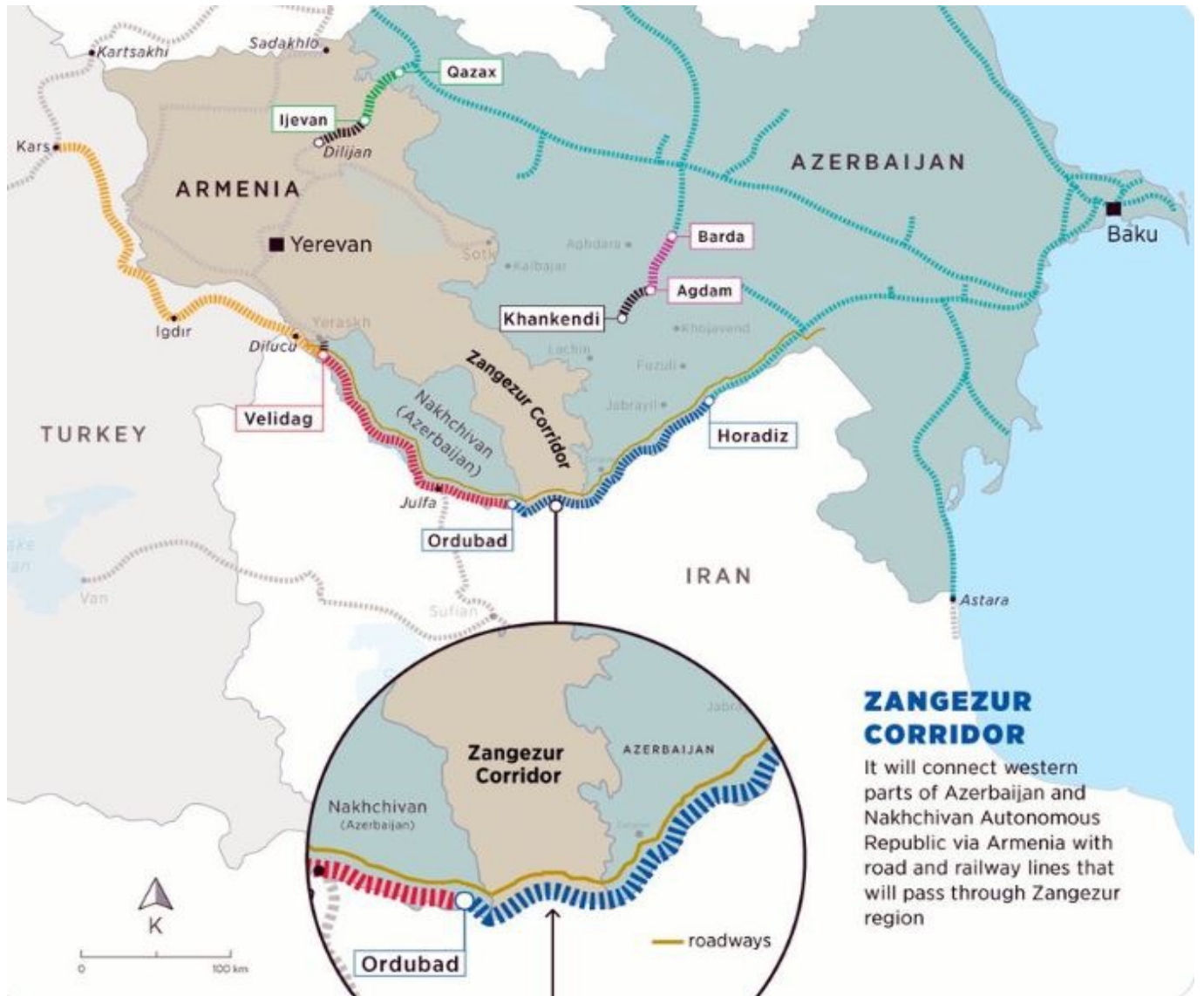
Bu dəhliz İran, Azərbaycan, Gürcüstan və Ukrayna ərazisindən keçməklə Hindistandan (əsasən Mumbai və Nova Şeva dəniz limanlarından) Avropaya (Rotterdam, Baltik dənizi, Şimali Avropa, Rusiya istiqamətlərində) və əks istiqamətdə yüklərin daşınmasındakı vaxt itkisini azaldır. Cənub-Qərb dəhlizinin yaradılması yüklərin daşınmasının təhlükəsiz, sürətli və vahid qiymət siyasəti tətbiq edilməklə nəql olunması üçün yeni imkanlar yaradacaqdır.

Cənub-Qərb yükdaşımaları marşrutu Avropa İttifaqı ölkələri və Ukrayna ilə Hindistan, İran və Fars körfəzi ölkələri arasındakı ticarət dövriyyələrinin müəyyən hissəsini təşkil edən yüklərin daşınmasına hesablanıb. Cənub-Qərb dəhlizinin inkişaf perspektivi İranın xarici ticarət dövriyyəsinin artırılmasına imkanlar yaradır. Fars körfəzində yerləşən İranın Bəndər-Abbas limanından başqa Oman körfəzi sahilində yerləşən bu ölkənin yeni Çabahar limanının tam gücü ilə istismara verilməsi Cənub-Qərb dəhlizinə əlavə yüklərin cəlb edilməsi üçün imkanlar yaradacaq. Azərbaycanın “ADY Express” şirkəti artıq bu nəqliyyat dəhlizi ilə də yükdaşımalara başlamışdır. Şimal – Cənub dəhlizinin tamamlanması üçün, eləcə də Cənub-Qərb dəhlizinin tam potensialının istifadəsi üçün çatışmayan bağlantı olan Rəşt-Astara və Qəzvin-Rəşt dəmir yolu xətlərinin mümkün qədər tez bir zamanda inşası Azərbaycan üzərindən keçəcək Cənub-Qərb dəhlizinə Hindistanın daha əlverişli şərtlərlə cəlb edilməsi baxımından həlledici rol oynaya bilər.



Zəngəzur dəhlizi

Zəngəzur dəhlizi Çindən Avropaya daşıma müddətini 12 günədək azalda bilər. Zəngəzur dəhlizinin açılması Azərbaycana bu dəhlizdə, eləcə də Naxçıvan istiqamətində logistika mərkəzləri yaratmağa imkan verəcək. Bu dəhliz Türkiyə yük maşınlarının Azərbaycan ərazisindən tranzitini 50 faizədək və ya 60 min TIR artırıcaq. Bu gün bu göstərici 23 min TIR təşkil edir. Bundan başqa, bu dəhliz Azərbaycana Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ilə konteyner və yük maşınları nəql etməyə imkan verəcək. Buraya Çin-Avropa marşrutu ilə yüklər daxil ola biləcək.



Horadiz-Ağbənd dəmir yolu xəttinin layihələndirmə və tikinti işlərinə ölkə Prezidentinin 13.03.2021-ci il tarixli № 2534 nömrəli Sərəncamına əsasən başlanılıb. Dəmir yolu xəttinin layihələndirilməsinin 82% yerinə yetirilib, tikinti üzrə tərəqqi isə 43% təşkil edir. Hal-hazırda çəkilmiş dəmir yolu uzunluğu ox üzrə 59.2 km (yan yollarla 64.1 km). Layihənin 2024-cü ildə yekunlaşdırılması nəzərdə tutulur.

Ermənistanın iqtisadiyyat naziri Vaan Kerobyannın ictimai çıxışına əsasən Sünik vilayəti ərazisindən keçməklə Azərbaycandan Naxçıvan Muxtar Respublikasına dəmir yolunun tikintisi çərçivəsində respublika ərazisində dəmir yolunun bərpası üçün təqribən 200 milyon dollar vəsait lazım olacaq. Mehri şəhəri ərazisində dəmir yolunun bərpası isə böyük məbləğdə sərmayə tələb edəcək. Bu sahədə keçmiş dəmir yolu tamamilə sökülüb, bu yol artıq avtomobil yoluna çevrilib.

İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzinin eksperti Ayhan Satıcının ictimai təhlilinə əsasən dəhliz, Mərkəzi Asiya və Cənubi Qafqaz, Avropa və Asiya arasında olan iqtisadi əlaqələrin yaranmasında və inkişaf etdirilməsində həlledici rola sahibdir. Bunun əsas səbəblərdən biri, ticarət əlaqələrinin bu coğrafiya üzərindən İpək Yolu adlanan trayektoriya ilə qurulmasıdır. Müasir dövrdə belə, həmin ticarət xətti öz əhəmiyyətini qoruyub saxlayır və Qərbi ilə Şərqi arasında olan iqtisadi əlaqələrin dərinləşməsində mühüm rol oynayır. Belə ki, tranzit mərkəz rolunu oynayan region ölkələri, həmçinin kifayət qədər təbii resurslarla da zəngin olduğuna görə Qərbi və Şərqi arasında yaranan ticarət həlqəsinə əlavə dəyər qatır. Transregional önəmi olan Zəngəzur dəhlizi layihəsinin həyata keçirilməsi region ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin şaxələndirilməsinə, o cümlədən istehsalçı, istehlakçı və tranzit ölkələr arasında ticarət əlaqələrinin diversifikasiyalaşmasına xidmət edəcək. Regional əməkdaşlıq və region ölkələri arasında iqtisadi təhlükəsizliyin artırılması fonunda Zəngəzur dəhlizi nəzərəcarpacaq dərəcədə əhəmiyyət kəsb edir. Belə ki, Avropa və Asiya

arasında Zəngəzur dəhlizindən daha əlverişli tranzit mərkəz rolunu oynaya biləcək uyğun alternativin mövcudluğu sual altındadır.

Dəhlizin digər bir regional əhəmiyyəti Çin tərəfindən təşəbbüs edilən "Bir kəmə, bir yol" layihəsinə verə biləcəyi töhfədir. "Bir kəmə, bir yol" layihəsi çərçivəsində Qərbi və Şərqi arasında yaradılacaq ticarət nəqliyyat xəttinin diversifikasiyalaşmasında mühüm bir addımdır. Əlavə olaraq, "Ever green" gəmisi Süveyş kanalını bağladığı müddətdə gündəlik 9,6 milyard dollar dəyərində ticarətin davam etməsinə mane olmuşdur. Nəzərə alsaq ki, dünya ticarətinin 12 faizi Süveyş kanalı üzərindən aparılır, Zəngəzur dəhlizi kimi alternativ nəqliyyat arteriyalarının olması iqtisadi əhəmiyyətə malikdir. O cümlədən Süveyş kanalında baş verən insident quru üzərindən nəqliyyat xətlərinə olan diqqəti artırdı.

Avropa İttifaqının (Aİ) Çin ilə olan mal ticarət əlaqələrinə nəzər yetirsək 2010-2020-ci illər üzrə ümumilikdə artan temp müşahidə edilir. COVID-19 pandemiyasının dünya iqtisadiyyatına göstərdiyi mənfi təsirə baxmayaraq, Aİ və Çin arasındakı mal ticarət əlaqəsi müvafiq olaraq 2018-ci ildə 530,6 milyard avro, 2019-cu ildə 561,2 milyard avro və 2020-ci ildə 586 milyard avro təşkil edib. Müvafiq statistik göstəricilərə əsasən onu demək mümkündür ki, Qərbi və Şərqi arasındakı ticarət əlaqələri mənfi xarici təsirlərə baxmayaraq inkişaf edir. Buna uyğun olaraq, Zəngəzur dəhlizinin bu ticarət xətti üzərində yerləşməsi və səmərəli nəqliyyat koridoru olması Azərbaycanın, o cümlədən digər region ölkələrinin 600 milyard avroya çatan ticarət əlaqələrində pay sahibi olmağa imkan yaradır. Bundan əlavə, Aİ və Mərkəzi Asiya ölkələri arasında ticarət əlaqələri 20-30 milyard avro ətrafında dəyişir. 2018-ci ildə Aİ-nin Mərkəzi Asiyaya məhsul idxalı və ixracı müvafiq olaraq 20,7 milyard avro və 8,6 milyard avro dəyərində olub. Bütün bunları nəzərə alaraq onu demək mümkündür ki, Zəngəzur dəhlizi region ölkələrinin ticarət əlaqələrində alternativ nəqliyyat dəhlizi olması ilə iqtisadi əhəmiyyət daşıyır.



Qərb və Şərq arasındakı ticarət əlaqələrindən və nəqliyyat xətlərindən əlavə olaraq, Şimal və Cənub koridoru üçün də Zəngəzur dəhlizi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Azərbaycan və İran arasında realizə edilən Rəşt-Astara dəmir yolu xətti layihəsi Xəzər dənizi sahili boyunca Şimal-Cənub koridoru olaraq da tanınan "Şimal-Cənub" Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin bir hissəsidir. Belə ki, bu dəmir yolu nəqliyyat xəttinin birləşdirilməsi "Şimal-Cənub" dəhlizi üzrə ticarət dövriyyəsinin artmasına gətirib çıxaracaq. Dəhlizin implementasiyası isə öz növbəsində Qərb-Şərq və Şimal-Cənub ticarət xətləri üzrə bağlantının formalaşmasına və gücləndirilməsinə səbəb olacaq.

Zəngəzur dəhlizinin həyata keçirilməsi qonşu ölkələr, həmçinin region ölkələri üçün ticarət əlaqələrində yeni bir drayver olacaqdır. Qərb və Şərq arasındakı ticarət əlaqələrinin təhlükəsizliyi baxımından alternativ nəqliyyat xətlərinin və logistika mərkəzlərinin olması vacib bir nüansdır. Bu səbəbdən, Azərbaycanda həyata keçirilən layihələr kompleks təbiətə malik olub, ümumilikdə multimodal nəqliyyat dəhlizinin yaradılmasına xidmət edir.

Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonu ərazisində Araz çayı üzərində tikiləcək dəmir yolu körpüsünün və İran İslam Respublikasının ərazisindən keçməklə avtomobil yoluna paralel çəkiləcək dəmir yolu xətlərinin layihə sənədlərinin hazırlanması çərçivəsində 4 alternativ üzrə konsept layihə hazırlanmışdır. Müqayisə nəticəsində Alternativ-3 (Dəmir yolunun ümumi uzunluğu 59.04 km) üzrə layihələndirmə işlərinin aparılması daha məqsəduyğun hesab edilmiş və Yüksel Proje A.Ş. podratçı təşkilat tərəfindən həyata keçiriləcəkdir.

Rusiya-Azərbaycan- Özbəkistan (Şimal-Şərq) marşrutu

Rusiya ilə Özbəkistanın reallaşdırdığı “Aqroekspress” sürətləndirilmiş ərzaq tədarükü üzrə logistika layihəsinə Azərbaycan da qoşulmuşdur. 2021-ci ilin sonunda birinci “Aqroekspress” Rusiya-Özbəkistan-Rusiya marşrutu ilə sınaq yükdaşımalarını həyata keçirib.

“Aqroekspress” layihəsinin üstünlükləri əlavə rəqabətqabiliyyətli çatdırma şərtləri, məhsulların daşınması yolunda təkrar yükləmə əməliyyatlarının ləğvi hesabına xərclərin azalmasıdır ki, bu da logistika əngəllərinin aradan qaldırılması və məhsulötürücü infrastrukturun yaradılması üçün zəruri infrastrukturun yaradılması deməkdir. Rusiya Şərqi və Mərkəzi Asiya istiqamətlərində “Aqroekspress” layihəsi çərçivəsində ixrac marşrutlarının təşkili sahəsində böyük təcrübəyə malikdir.

Rusiyanın iqtisadi inkişaf nazirinin müavini Dmitri Volvaç icimai çıxışında bildirmişdir ki, bu istiqamətdə Azərbaycanla əməkdaşlıq iki ölkənin iştirakçılarının tam fiskal yoxlamalı və daşınan yüklərin istehlak xüsusiyyətlərinin qorunması təminatlı müntəzəm dəmiryol xidməti ilə təmin etməyə imkan verəcəkdir. “Aqroekspress” layihəsi çərçivəsində yeni istiqamətin açılması ixracatçılara öz məhsullarını müştərilərə daha tez və logistika problemlər olmadan çatdırmağa imkan verir.

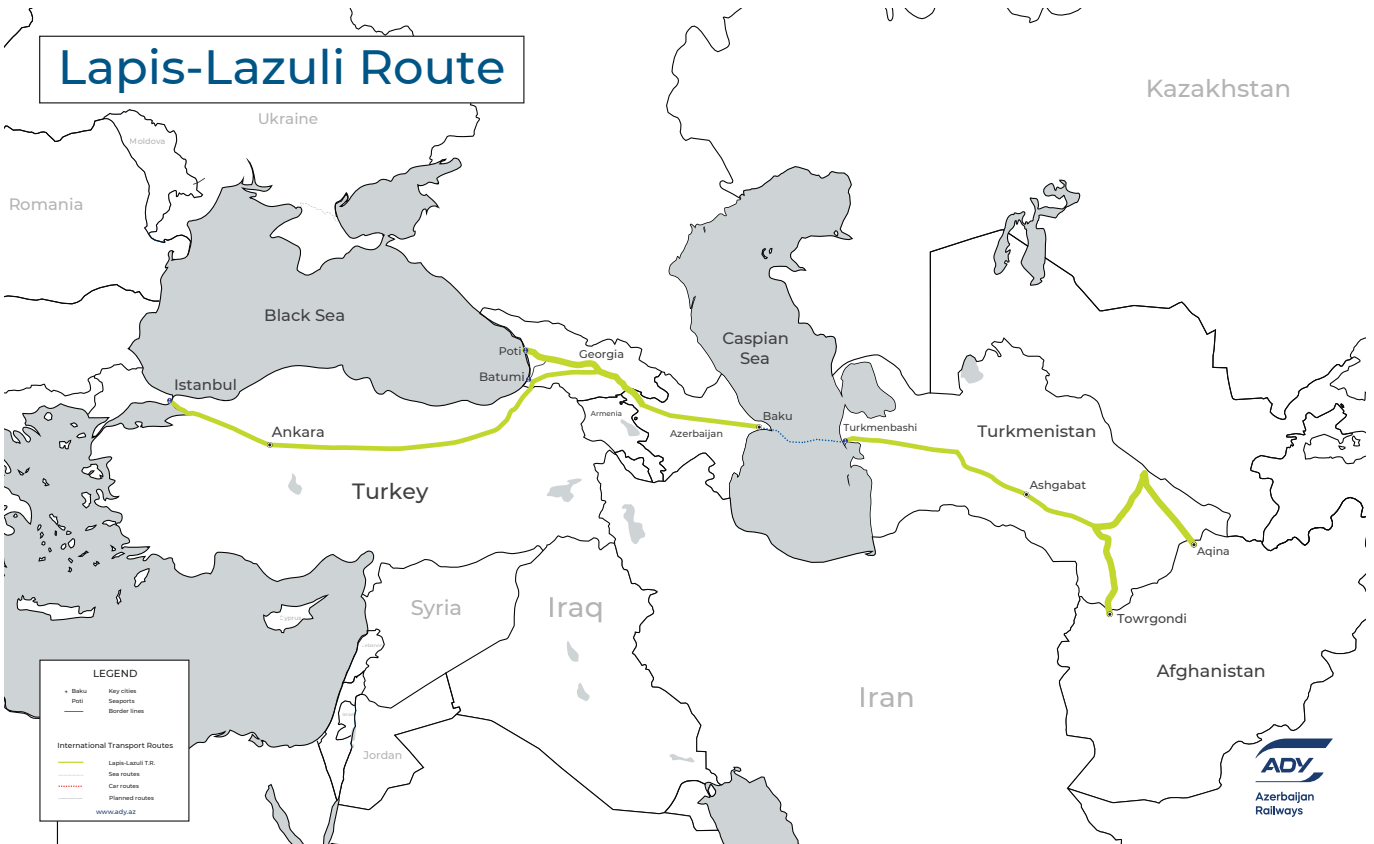
Rusiya və Azərbaycanın qarşılıqlı ticarətinin həcmi nəzərə alaraq, aylıq iki qarışıq qatarın hərəkətini təmin etmək mümkündür. Rusiyadan buğda, bitki yağı və şirniyyat məmulatları, Azərbaycandan isə təzə meyvə və tərəvəz ixrac olunmaqdadır. Layihənin uğurlu startı həm də “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi ilə ixrac həcmi artırmağa, qonşu ölkələri kənd təsərrüfatı məhsulları tədarükü marşrutuna cəlb etməyə imkan verəcəkdir.



Lapis-Lazuli marşrutu

“Lapis-Lazuli” (Lazurit) marşrutu üzrə tranzit və nəqliyyat əməkdaşlığına dair Əfqanıstan-Türkmənistan-Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə arasında beş tərəfli saziş 2017-ci il noyabrın 15-də Aşqabadda imzalanıb. Sənəddə iştirakçı ölkələrin nəqliyyat infrastrukturunun (avtomobil, dəmir yolu və dəniz) modernləşdirilməsi, həmçinin gömrük rəsmiləşdirilməsi prosedurlarının asanlaşdırılması nəzərdə tutulur. Saziş razılıq əldə edən tərəflərin ərazisindən yüklərin fasiləsiz daşınmasına, nəqliyyatın tranzit hərəkəti ilə bağlı məsələlərin və prosedurların sadələşdirilməsinə şərait yaradır, nəqliyyat vasitələrinin, yüklərin və sərnişinlərin təhlükəsizliyini təmin edir.

Nəqliyyat dəhlizinin “Lazurit” adlanması iki min il əvvəl bu marşrutla əfqan lazuriti və digər yarımqiyəmətli daşların Qafqaza, Balkan ölkələrinə, Şimali Afrikaya və Avropaya daşınması ilə əlaqəlidir.



2018-ci ildə Əfqanıstanın Herat şəhərində Lazurit dəhlizi üzrə yükdaşımalara start verilib. Lazurit dəhlizi layihənin üzv ölkələrinə regional və kontinental ticarət bazarlarına çıxışları şaxələndirmək üçün şərait yaradacaq. Bu da, öz növbəsində, həm bu dəhliz vasitəsilə yük daşıyan ölkələrin, həm də ərazisindən malların tranziti üçün istifadə olunacaq dövlətlərin iqtisadi inkişafına, həmçinin sürətli və ucuz daşımalar hesabına alıcı ölkələrə malları daha ucuz qiymətə əldə etməyə imkan verəcək.

Əfqanıstan-Türkmənistan-Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə nəqliyyat dəhlizi daha çox Asiya qitəsi üçün aktual olan bir sıra iqtisadi məsələlərin həllində açar rolunu oynayacaq. Yeni marşrut regionda istehsalın artmasına kömək edəcək, Əfqanıstan iqtisadiyyatının dirçəlməsinə müsbət təsir göstərəcək. Artıq yaxın zamanda nəqliyyat layihələri Əfqanıstanın və bütün regionun iqtisadi inkişafına güclü təkan verəcək.



11. Beynəlxalq əlaqələr

11.1. Beynəlxalq Maliyyə İnstitutları ilə əlaqələr

11.1.1. Asiya İnkişaf Bankı (ADB)

Azərbaycan 1999-cu ildə AİB-ə qoşulandan bəri AİB ölkənin inkişafa rəsmi yardımının əsas mənbələrindən biri olmuşdur. AİB əməliyyatları özəl sektorun inkişafını artırmaq, dövlət sektorunun səmərəliliyini artırmaq, infrastrukturunu təkmilləşdirmək və insan kapitalını gücləndirmək məqsədi daşıyan 2019–2023-cü illər üzrə Ölkə Tərəfdaşlığı Strategiyası çərçivəsində həyata keçirilir. Strategiya Azərbaycan hökumətinin milli iqtisadiyyat və iqtisadiyyatın əsas sektorları üzrə strateji yol xəritələri ilə sıx uyğunlaşdırılıb. Bu günə qədər AİB Azərbaycana 76 dövlət sektoru krediti, qrant və ümumi məbləği 3,64 milyard ABŞ dolları məbləğində texniki yardım ayırmışdır.

AİB-in Azərbaycanda Dəmiryol sektourunun inkişafı proqramı Mərkəzi Asiya Regional İqtisadi Əməkdaşlıq (CAREC) şəbəkəsi çərçivəsində Şimal-Cənub Dəmir Yolu Dəhlizinin əsas həlqəsi olan Sumqayıt-Yalama dəmir yolu xəttinin və strukturunun reabilitasiyası üçün layihənin maliyyələşdirilməsini təmin etmək üçün həyata keçirilən proqramdır. Bu proqram dəmir yolu şəbəkəsinin xidmət qabiliyyətini yaxşılaşdıraraq (layihə krediti hesabına) idarəetmə, maliyyə restrukturizasiyası, hesabat və nəzarət, əməliyyat səmərəliliyi və korporativ restrukturizasiya (siyasətə əsaslanan kredit hesabına) sahələrində dəmir yolu sektorunun inkişafı islahatlarını dəstəkləməyi nəzərdə tutur.

11.1.2. Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı (EBRD)

Azərbaycanda EBRD ölkənin qeyri-neft sektorunun inkişafına kömək edərək yerli kreditorları gücləndirir və yaşıl iqtisadiyyata investisiyaları artırır. Bank indiyə kimi Azərbaycanda 188 layihəyə 3.6 milyard avro dəyərində kredit ayırmışdır. Investisiyanın 12%-i özəl, 88%-i isə dövlət sektoruna ayrılmışdır. Bankın ölkə üzrə aktiv portfel dəyəri 814 milyon avro təşkil edir.

EBRD 1997-ci ildən Azərbaycanda həm nəqliyyat, həm də digər sənayelərin inkişafını dəstəkləyən kreditlər ayırır. Bunlara misal olaraq, Bakı Limanının inkişaf etdirilməsi, Azərbaycan -İpək Yolu, hava nəviqasiya sisteminin yenilənməsi, TransQafqaz dəmiryol əlaqəsi, yolların yenidən qurulması və yenilənməsi layihələrini misal göstərmək olar. Cari ilin sentyabr ayında "ADY" QSC və bankın nümayəndələrinin iştirak etdiyi iclasda EBRD-nin infrastruktur layihələr üzrə böyük bankiri Yelena Qordeyeva bankın dəmiryol sahəsində infrastruktur layihələri dəstəkləməkdə maraqlı olduğunu bildirmişdir.

11.1.3. Avropa İnvestisiya Bankı (EIB)

EIB Azərbaycanla 2014-cü ildən işləməyə başlayıb. Bank Avropa Qonşuluq Siyasəti (AQS), Şərq Tərəfdaşlığı (ŞT) və Aİ-nin digər ikitərəfli sazişləri çərçivəsində fəaliyyət göstərir. EIB ölkəyə 96 milyon avrodan çox sərmayə qoymuşdur. Yerli bankla əməkdaşlıq vasitəsilə AİB 120-dən çox müəssisəyə 25 milyon avro dəyərində maliyyə vəsaiti ayırmışdır.

Cari ilin sentyabr ayında Avropa İnvestisiya Bankı və Avropa İttifaqının Şərq Tərəfdaşlığının Əlaqələndirməyə İnvestisiya (EPIC) Proqramı Azərbaycanda yeni layihəyə start vermişdir. Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin təşəbbüsü ilə həyata keçiriləcək layihə çərçivəsində dəmir yolu sahəsində Avropa İttifaqının qabaqcıl təcrübəsinin tətbiqi, o cümlədən dəmir yolu xətlərinin və keçidlərinin müasir standartlara uyğunlaşdırılması üzrə əməkdaşlığın qurulması nəzərdə tutulur. Bundan əlavə, layihənin ölkənin tranzit potensialını artıracağı və Orta Dəhlizdən daha geniş istifadəni təmin edəcəyi gözlənilir. Dəmir yolu sektorunu əhatə edən layihə Şərq Tərəfdaşlığının Əlaqələndirməyə İnvestisiya Proqramı çərçivəsində ölkəmizdə həyata keçirilən ilk layihədir.

11.1.4. İslam İnkişad Bankı (IsDB)

Azərbaycanın 1992-ci ildə üzvlüyündən bəri, IsDB əsasən enerji, su və kanalizasiya və şəhər xidmətləri sahələrində iqtisadi və sosial infrastruktur layihələrini dəstəkləyir və maliyyəyə çıxışı yaxşılaşdırır.

Cari ilin fevral ayında bank nümayəndələrinin ölkəyə səfəri çərçivəsində IsDB ölkənin inkişaf prioritetlərinə uyğun olaraq suveren və PPP üsulları vasitəsilə regional dəmir yolu təşəbbüslərinin və bərpa olunan enerji layihələrinin inkişafına kömək etmək üçün ölkəyə dəstəyini davam etdirmək niyyətində olduğunu bildirmişdir.

IsDB həmçinin Qarabağın Yenidənqurulması Proqramı (ağıllı kəndlər daxil olmaqla), regional əlaqə təşəbbüsləri, Azərbaycanda kənd təsərrüfatı dəyər zənciri, infrastruktur, rəqəmsal inkişaf və özəl sektora dəstək kimi suveren maliyyələşdirmə üçün potensial imkanları da müzakirə etməyə hazır olduğunu qeyd etmişdir.

11.1.5. Dünya Bankı (WB)

Dünya Bankı dövlət resurslarının idarə edilməsinin gücləndirilməsi, dövlət xidmətlərinin göstərilməsinin asanlaşdırılması, ekoloji aktivlərin keyfiyyətinin yüksəldilməsi, seçilmiş infrastruktur şəbəkələrinin təkmilləşdirilməsi, ölkənin maliyyə inklüzivliyinin artırılması, özəl sektorun tənzimləmə yükünün azaldılması və kənd yerlərində iqtisadi fəaliyyətlərin gücləndirilməsi üçün ölkəyə dəstək verir.

Dünya Bankının Direktorlar Şurası 2013-cü ildə Dəmir Yolları Ticarətinin və Nəqliyyatının Asanlaşdırılması Layihəsi üçün əlavə maliyyə kimi Azərbaycana 220 milyon ABŞ dolları məbləğində kredit ayrılmasını təsdiqləmişdir. Layihə Avropa və Mərkəzi Asiya arasında ticarətin inkişafı və tranzit yüklərin cəlb edilməsi üçün ölkədə dəmir yolu xidmətlərinin yaxşılaşdırılması məqsədi daşıyan Azərbaycanın milli dəmir yolunun inkişafı proqramının həyata keçirilməsini dəstəkləmək üçün həyata keçirilmişdir. Dünya Bankı son illərdə nəqliyyatda, əsasən, yol infrastrukturunu ilə bağlı layihələrə kredit ayırmışdır.



11.2. İqtisadi Əməkdaşlıq Proqramları və Təşkilatlarına aşağıdakılar daxildir.

- CAREC (Mərkəzi Asiya Regional İqtisadi Əməkdaşlıq Proqramı)
- BRI (Belt Road Initiative- Bir kəmərlər bir yol)
- ECO (İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı)
- SPECA (BMT-nin Mərkəzi Asiya İqtisadiyyatları üçün Xüsusi Proqramı)
- UNECE (BMT-nin Avropa İqtisadi Komissiyası)
- UNESCAP (Asiya və Sakit Okean üçün İqtisadi və Sosial Komissiya)
- OECD (İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatı)
- BSEC (Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı)
- EPIC - (Əlaqələndirmədə Şərq Tərəfdaşlığı İnvestisiya Mexanizmi)

11.3. Digər əlaqəli təşkilatlar

- Türk Dövlətləri Təşkilatı
- CİCA (Asiyada Qarşılıqlı Fəaliyyət və Etimad Tədbirləri üzrə Konfrans)
- GUAM (Gürcüstan-Ukrayna-Azərbaycan-Moldova regional təşkilat)
- GİZ
- Azərbaycan Nəqliyyat Ekspeditor Şirkətləri Assosiasiyası

11.4. Üzvlük əldə olunmuş beynəlxalq təşkilatlar

11.4.1. MDB ölkələrinin Dəmir Yolu Nəqliyyatı Şurası (ЦСЖТ)



Yaranma ili: 1992

Qərargah: Moskva (Rusiya)

Üzvlərin sayı: 19

“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin üzv olduğu il: 1992

1992-ci il fevralın 14-də Minskdə (Belarus Respublikası) Müstəqil Dövlətlər Birliyinin hökumət başçıları dəmir yolu nəqliyyatının işini əlaqələndirən Müstəqil Dövlətlər Birliyinin dəmir yolu nəqliyyatının əlaqələndirici orqanları haqqında dövlətlərarası səviyyədə və onun fəaliyyətinin rəziləşdirilmiş prinsiplərini həyata keçirmək üçün Saziş imzaladılar. Dəmir yolu nəqliyyatının idarə və idarəetmə orqanlarının rəhbərlərindən və Şuranın icra orqanından ibarət Dəmir Yolu Nəqliyyatı üzrə Şura yaradıldı.

Birliyə üzv dövlətlərin Dəmir Yolu Nəqliyyatı Şurasının yaradılması haqqında saziş keçmiş SSRİ ərazisində yaranmış dövlətlər arasında sabit nəqliyyat və iqtisadi əlaqələrin formalaşdırılması üçün yeni geosiyasi şəraitdə obyektiv zərurətlə müəyyən edilirdi. Vəzifə tək cə sərnişin və yüklərin fasiləsiz daşınması prosesi üçün səmərəli işləyən texnologiyaları, ümumi informasiya məkanını qorumaq deyil, həm də MDB məkanında inteqrasiya əlaqələrinin inkişafını təmin etməkdən ibarət idi. Şura çərçivəsində Dəmir Yolu İdarələrinin Məlumat Hesablama Mərkəzi uğurla fəaliyyət göstərir ki, onun da əsas məqsədi yük vaqonlarının və konteynerlərinin birgə istifadəsi və texnoloji xidmət göstərilməsi üçün informasiya təminatıdır.

Şuranın fəaliyyət göstərdiyi illər ərzində beynəlxalq daşımalarda yüklərin və sərnişinlərin daşınmasının təşkili, hərəkət heyətinin istismarı və texniki avadanlıqların saxlanması sahəsində birgə fəaliyyəti tənzimləyən 360-dan çox saziş, qayda, təlimat və digər normativ sənədlər hazırlanmışdır. Şuranın sənədləri mütəmadi olaraq yenilənir ki, bu da daşıma prosesi və texniki vasitələrin inkişafı üçün müasir tələbləri tez bir zamanda nəzərə almağa imkan verir.

Şuranın gündəliyinə həmişə dəmir yollarının beynəlxalq daşımalarda operativ işinin, yük vaqonlarının və konteynerlərinin birgə istifadəsi və texniki xidmət göstərilməsi, sərnişinlərin və yüklərin daşınması qaydalarının və şəraitinin təkmilləşdirilməsi, hərəkət qrafiki və qatarların formalaşması planlarının ən aktual məsələləri, eləcə də hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi və yerinə yetirilən işlərə və xidmətlərə görə uçot sisteminin və qarşılıqlı hesablaşmaların inkişaf etdirilməsi, elmi-texniki əməkdaşlıq, 1520 millimetrlük dəmir yolu şəbəkəsi üçün vahid informasiya məkanının inkişafı və dəmir yolu nəqliyyatının digər məsələləri daxildir. Şuranın 2023-cü ilin 23 iyun tarixində 78-ci iclası keçirilmişdir.



11.4.2. Dəmir Yolları Əməkdaşlıq Təşkilatı (OSJD)



Yaranma ili: 1956

Qərarqah: Varşava (Polşa)

Üzvlərin sayı: 29

“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin qoşulduğu il: 1993

20-ci əsrin 50-ci illərinin əvvəllərində həm sərnişinlərin, həm də yüklərin beynəlxalq daşımalarını təmin etmək üçün vahid hüquqi və iqtisadi prinsiplərə əsaslanmaya zərurət yaranmışdır.

Bir sıra görüşlər, xüsusən 1950-ci il dekabrın 22-də Varşavada, 23 aprel 1951-ci ildə Praqada və 10 iyul 1951-ci ildə Budapeştdə keçirilmişdir. Bu görüşlərdə iştirakçılar beynəlxalq sərnişin və yük daşımalarının asanlaşdırılmasına yönəlmiş ilkin sənədləri hazırlayıb təsdiq etmişdilər.

2022-ci ildə nəqliyyat sənayesi qeyri-sabit geosiyasi və sosial vəziyyətlə bağlı yeni çağırışlara cavab verməli oldu. Dəmir Yolları arasında Əməkdaşlıq Təşkilatı öz fəaliyyətində dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində beynəlxalq əməkdaşlığın inkişafını və vəziyyətin sabitləşdirilməsinə və təminatlı təchizat zəncirlərinin saxlanmasına yönəlmiş tədbirlərin işlənilməsinə hazırlanmasını nəzərə almışdır.

OSJD Komitəsi rəhbərliyinin və üzvlərinin fəaliyyəti daşıma proseslərinin səmərəliliyinin artırılmasına və dəmir yolu nəqliyyatı sənayesinin işinin bütün aspektlərinin təkmilləşdirilməsinə yönəldilib. Eyni zamanda, Təşkilat sülhün, qarşılıqlı hörmətin və mübahisələrin beynəlxalq hüquq əsasında həllinin tərəfdarıdır.

OSJD-nin rəhbər orqanları – Nazirlər Konfransı və OSJD Dəmir Yollarının Baş Direktorlarının (səlahiyyətli Nümayəndələrinin) Konfransı ötən il Təşkilatın fəaliyyəti ilə bağlı bir sıra mühüm qərarlar qəbul etmişdir.

Ötən il OSJD Komissiyaları və Daimi İşçi Qrupları çərçivəsində nəqliyyat siyasəti və inkişaf strategiyası, nəqliyyat qanunvericiliyi, yük və sərnişin daşımalarının təşkili, infrastrukturun inkişafı və hərəkət heyətinin modernləşdirilməsi ilə bağlı geniş spektrli məsələlər, o cümlədən müasir texnologiyalardan istifadə və maliyyə uçotu üzrə işlər aparılmışdır.

Rəqəmsal transformasiya, ətraf mühitin mühafizəsi və iqlim dəyişikliyi, eləcə də bu çağırışlara cavab vermək üçün dəmir yollarına olan ehtiyac Təşkilatın fəaliyyətində yeni istiqamətlər müəyyən edib.

11.4.3. Dəmiryol Nəqliyyatı üzrə Beynəlxalq Komitə (CIT)



Yaranma ili: 1902

Qərargah: Bern (İsveçrə)

Üzvlərin sayı: 135

“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin üzv olduğu il: 2009

1893-cü ilin əvvəlində Beynəlxalq Dəmir Yolu Daşımaları haqqında Konvensiya qüvvəyə mindikdən qısa müddət sonra Üzv Dövlətlərin əksəriyyətinin dəmir yolu şirkətləri konvensiyanın praktiki həyata keçirilməsini asanlaşdırmaq üçün daha sıx əməkdaşlığı zəruri hesab etdilər. Beynəlxalq Dəmiryol Nəqliyyatı Komitəsi 1902-ci ildə yaradılıb.

Assosiasiyanın əsas məqsədi dəmir yollarına yüklərin daşınması ilə bağlı konvensiyanın ardıcıl şəkildə tətbiq edilməsində, sonra isə sərnişinlərin və baqajın daşınmasına dair paralel konvensiya üçün (1928-ci ildə qüvvəyə minmiş) kömək etmək idi.

Buna nail olmaq üçün CIT hüquqi mətnlərin genişləndirilməsi və izahı üçün standart təlimatlar tərtib etmiş, dəmir yolları arasında hüquqi münasibətləri müəyyən etmək üçün müxtəlif müqavilələr bağlamış və yerlərdə kadrlardan istifadəyə dair praktiki təlimatlar hazırlamışdır. CIT zərurət yarandığı üçün konvensiyaların yenidən nəzərdən keçirilməsi işinə əhəmiyyətli töhfə verməkdədir.



11.4.5. Beynəlxalq Dəmir Yolları İttifaqı (UIC)



Yaranma ili: 1922

Qərarqah: Paris (Fransa)

Üzvlərin sayı: 201

“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin üzv olduğu il: 1995

UIC, dəmir yolu sektorunu təmsil edən və dəmir yolu nəqliyyatını təşviq edən dünya miqyasında peşəkar ittifaqdır.

UIC innovativ və dinamik sektora rəhbərlik edir, üzvlərə davamlı olaraq fayda və imkanlar tapmaqda kömək edir. Üzvlər dəmiryollarının regional/dünya məsələləri üzrə mövqeyinin formalaşdığı UIC işçi qruplarında və məclislərində fəal rol oynamağa dəvət olunur. İşçi qruplarda fəal iştirak fikir söyləmək və dəmir yolu sektorunun ağırlığından dünya səviyyəsində əlaqələndirilmiş şəkildə faydalanmaq üçün unikal imkandır. UIC dəmir yolları arasında texniki əməkdaşlıq üzrə assosiasiyadır və təchizat sənayesi və tədqiqatlar ilə inkişaf edən əlaqələri müzakirə edərkən və dəmir yolu şirkətlərinin potensial marağından tam yararlanmaq üçün ehtiyacları inkişaf etdirərkən sektorun mövqeyini əlaqələndirir. Üzvlər mütəmadi olaraq UIC-nin məşğul olduğu və onların fəaliyyətinə təsir edən dosyələr üzrə əsas inkişaf barədə məlumatlandırılırlar. Bu, Üzvlərə tənzimləyici və texniki dəyişiklikləri qabaqcadan görməyə və onları öz biznes əməliyyat proseslərinə effektiv və daha rəvan inteqrasiya etməyə imkan verir.

11.4.6. Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi (TRACECA)



Yaranma ili: 1993

Qərarqah: Bakı (Azərbaycan)

Üzvlərin sayı: 13

“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin üzv olduğu il: 1998

TRACECA Proqramı ilk dəfə olaraq 1993-cü ilin may ayında Brüsseldə 8 ölkənin: Azərbaycan, Ermənistan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan, Türkmənistan və Özbəkistanın Ticarət və Nəqliyyat nazirliklərinin iştirak etdiyi Konfransda irəli sürülüb.

Bu Konfransın üzvləri Avropa İttifaqı tərəfindən maliyyələşdirilən və Qara dənizdən, Qafqazdan, Xəzər dənizindən keçməklə Avropadan Orta Asiya ölkələrinə nəqliyyat dəhlizinin inkişafına yönəlmiş “TRACECA” texniki yardımın regionlararası proqramının həyata keçirilməsinə əsas verən Brüssel Bəyannaməsini qəbul etdilər. 1996-1998-ci illərdə Ukrayna və Moldova Proqramına qoşulmuşdur.

2000-ci ilin martında Tbilisidə keçirilən IGC TRACECA-nın Birinci İllik Toplantısında Bolqarıstan, Rumıniya və Türkiyə TRASEKA Proqramına qoşulmaq xahişi ilə Avropa Komissiyasına rəsmi müraciət etmiş və nəticədə inkişaf üzrə Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq nəqliyyatın dəhlizinin Əsas Çoxtərəfli Sazişinə üzv olmuşdur (MLA).

2009-cu ilin iyulunda İran İslam Respublikası MLA TRACECA-ya daxil olmuş və 16 iyun 2009-cu il tarixdə IGC TRACECA-nın yeddinci iclasının nəticələrinə görə Litvaya IGC-də müşahidəçi statusu verilmişdir.



11.4.7. Beynəlxalq Dəmiryol Daşımaları üzrə Hökumətlərarası Təşkilat (OTİF)



Yaranma ili: 1893

Qərargah: Bern (İsveçrə)

Üzvlərin sayı: 51

“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin üzv olduğu il: 2015

Təşkilatın missiyası dəmir yolu ilə beynəlxalq daşımaları təşviq etmək, təkmilləşdirmək və asanlaşdırmaqdır (Maddə 2 COTIF 1999). Buna görə də o, 50 Üzv Dövlətinə dəmir yolu sektorunda əməkdaşlıq üçün aşağıdakı hədəflərə nail olmaq üçün çərçivə təklif edir:

- COTIF tətbiqini genişləndirmək və inkişaf etdirmək,
- vahid hüquqi rejimləri razılaşdırmaq,
- texnoloji ayaqlaşma və harmonizasiya sistemlərini izləmək və tətbiq etmək
- sərhədi keçmək üçün maneələrin aradan qaldırılmasına töhfə vermək.

Fəaliyyət sahələri: texniki qarşılıqlı fəaliyyət, təhlükəli yüklər və dəmir yolu müqaviləsi hüququ.

OTIF aşağıdakılar üçün vahid hüquqi rejimlər hazırlayır:

- sərnişinlərin və yüklərin daşınması müqavilələri,
- vaqonlardan və ya infrastrukturdan istifadə müqaviləsi kimi daşıma müqaviləsinə əlavələri,
- təhlükəli yüklərin daşınması qaydaları,
- texniki müddəaları və hərəkət heyətinin texniki təsdiqi qaydasını.

OTIF öz üzv dövlətlərini dəmir yolu ilə beynəlxalq daşımaların asanlaşdırılması, öz ərazisində bu daşımaların inkişafı və digər Üzv Dövlətlərin dəmir yolu şəbəkələrinə qoşulması üçün hüquqi və texniki vasitələrlə təmin edir. Buna görə də o, real hüquqi və texniki qarşılıqlı fəaliyyətin təşviqi üçün vasitələr təqdim edir.

11.4.8. “Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu” Beynəlxalq Assosiasiyası” Hüquqi Şəxslər Birliyi (TMTM)



Yaranma ili: 2017

Qərarqah: Astana (Qazaxıstan)

Üzvlərin sayı: 8

“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin üzv olduğu il: 201

Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutuna yük axınının artırılması məqsədi ilə 2014-cü ilin fevral ayında Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun inkişafı üzrə Koordinasiya Komitəsi (bundan sonra - TİTR) “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC, “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC, “Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC, “Gürcüstan Dəmir Yolları” SC, “Aktau Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” SC, “Qazaxıstan Dəmir Yolları” SC, “Batumi Dəniz Limanı” MMC, “TCDD Daşıma” SC olmaqla ilkin üzvlərin tərkibində yaradılmışdır.

2016-cı ilin dekabrında Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun inkişafı üzrə Koordinasiya Komitəsinin iştirakçıları - Qazaxıstan, Azərbaycan, Gürcüstan “Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu” Beynəlxalq Assosiasiyasının yaradılması barədə qərar qəbul ediblər. 2017-ci ilin fevral ayından “Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu” Beynəlxalq Assosiasiyası fəaliyyətə başlayıb.



11.4.9. Trans-Avrasiya Daşımaları üzrə Beynəlxalq Əlaqələndirmə Şurası (CCTT)



Yaranma ili: 1997

Qərarqah: Moskva (Rusiya)

Üzvlərin sayı: 28

“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin üzv olduğu il: 2019

CCTT-nin əsas məqsədlərinə aşağıdakılar aiddir:

- CCTT üzvləri olan dəmiryolu və dəniz liman infrastrukturlarından istifadə etməklə Asiya-Sakit Okean regionu, Mərkəzi Asiya, MDB, Baltıqyanı ölkələr və Avropa ölkələri arasında bütün tranzit və ixrac-idxal istiqamətlərində dəmir yolu və multimodal yükdaşımalarının səmərəliliyinin və rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi;
- multimodal nəqliyyatın inkişafı üçün rəqabət şəraitinin yaradılması məqsədilə dəmir yolları və dəniz limanları arasında qarşılıqlı əlaqənin əlaqələndirilməsi;
- nəqliyyat bazarının vəziyyətinin təhlili əsasında, o cümlədən tranzit vaxtının azaldılması, texnoloji proseslərin təkmilləşdirilməsi, malların təhlükəsizliyinin və təhlükəsizliyinin təmin edilməsi yolu ilə BND Şərq-Qərb və Şimal-Cənub marşrutu üzrə yükdaşımaların həcmünün artırılması üzrə təkliflərin hazırlanması və tədbirlərin işlənib hazırlanması; gömrük prosedurlarının sadələşdirilməsi;
- Trans-Avrasiya marşrutları üzrə tranzit və xarici ticarət yüklərinin cəlb edilməsinə mane olan amillərin aradan qaldırılması üçün təkliflərin hazırlanması;
- nəqliyyat və logistika məhsullarının formalaşdırılması və həyata keçirilməsi və beynəlxalq nəqliyyat bazarında konteyner xətti xidmətlərinin təşviqi;

-
- rəqəmsal, innovativ IT texnologiyalarının, avtomatlaşdırılmış sistemlərin, elektron hüquqi əhəmiyyətli sənəd dövriyyəsinin işlənilib hazırlanması və tətbiqi üzrə işlərin təşkili;
 - Trans-Avrasiya daşımaları üçün vahid inteqrasiya edilmiş rəqəmsal məkanın formalaşdırılması;
 - vaqonlara nəzarət mexanizmlərinin təkmilləşdirilməsinə dəstək;
 - Trans-Sibir marşrutunda sıx nəqliyyatın inkişafına kömək etmək;
 - Trans-Avrasiya marşrutları üzrə yüklərin daşınmasını tənzimləyən hüquqi sənədlərin hazırlanmasında iştirak;
 - nəqliyyat sahəsində bacarıqların inkişafının təşviqi;
 - Trans-Sibir xidmətinin populyarlaşdırılması və yük sahibləri ilə işgüzar əlaqələrin gücləndirilməsi;
 - nəqliyyat bazarının vəziyyətinin təhlili və Trans-Avrasiya dəmir yolu və intermodal daşımalar üçün yük bazasının formalaşdırılması;
 - digər ictimai və beynəlxalq nəqliyyat təşkilatlarının fəaliyyətində iştirak.

Hava Nəqliyyatı







Giriş

Son illər digər sahələrdə olduğu kimi, mülki aviasiyamız da yetərincə inkişaf edib. Bu inkişaf həm yeni aerovağzal komplekslərinin inşasında, həm də ən müasir hava gəmilərinin alınmasında özünü daha aydın göstərir.

Ölkəmizdə aviasiya sisteminin təməli XX əsrin əvvəllərinə təsadüf edir. Belə ki, ölkəmizdə ilk təyyarə uçuşları 1910-cu ildə Bakıda reallaşdı. 1938-ci il iyunun 2-də Mülki Hava Donanması Baş İdarəsinin əmri ilə Mülki Hava Donanmasının Azərbaycan aviasiya dəstəsi təşkil edilib və Bakı Hava Limanı müstəqil təsərrüfat vahidinə çevrilib (Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2006-cı il 18 may tarixli Sərəncamına əsasən, həmin tarix hər il ölkəmizdə mülki aviasiya işçilərinin peşə bayramı günü kimi qeyd edilir).

Müharibədən sonra respublikamızda hava nəqliyyatının dirçəliş dövrü başlandı. Ötən əsrin 60-cı illərində isə ölkəmizin mülki aviasiyasında sürətli texniki keçidlə bağlı problemlər kifayət qədər müsbət həll olunub.

Ulu öndər Heydər Əliyevin respublikamıza rəhbərlik etdiyi illərdə milli aviasiyanın inkişafı sahəsində daha böyük uğurlar qazanılıb. Belə ki, 1976-1980-ci illər üçün Azərbaycanda mülki aviasiyanın inkişaf proqramı hazırlanıb, nəticədə təyyarə nəqliyyatın ən sürətli, komfortlu və əlverişli növünə çevrilib (Ötən əsrin 70-ci illərində

respublikanın 11 rayonunda yeni hava limanları tikilib və ya yenidən qurulub).

Mülki aviasiyanın ölkəmizin həyatındakı rolunu yüksək qiymətləndirən ümummilli liderin rəhbərliyi ilə müstəqillik dövründə bu sahədə daha geniş tədbirlər görüldü: "1998-2003-cü illər üçün Respublika Mülki Aviasiyasının inkişaf proqramı" hazırlanaraq, uğurla həyata keçirilib. Bu proqram çərçivəsində əldə olunan nailiyyətlərin ən bariz nümunəsi Bakı Hava Limanında dünya standartlarına tam cavab verən yeni aerovağzal kompleksinin tikintisi olub. 1999-cu il oktyabrın 2-də Ulu Öndərin iştirakı ilə yeni aerovağzal kompleksinin təntənəli açılışı keçirilib. Həmin mərasimdə Heydər Əliyev deyib: "Hava limanı Azərbaycanın qapısıdır. Onu gərək elə göstərək ki, Azərbaycana layiq olsun".

Lakin sonrakı illər göstərdi ki, ulu öndərin adını daşıyan Bakı aeroportu bir çox parametrləri ilə MDB məkanındakı hava limanlarını kölgədə qoysa da, ölkənin müasir inkişaf tempi ilə, Prezident İlham Əliyevin milli aviasiyanın inkişafına ayırdığı prioritet mövqe ilə ayaqlaşma bilmir. Odur ki, ölkə başçısının müvafiq Sərəncamı ilə Azərbaycan Milli Aviasiyasının 2004-2010-cu illər üçün ikinci inkişaf proqramı qəbul olundu, paytaxtın, eləcə də regionlarda olan hava limanlarının maddi-texniki bazası möhkəmləndirildi, müasir xidmət infrastrukturunu yaradıldı.

Əminliklə demək olar ki, Azərbaycanın mülki aviasiyası ümummilli lider tərəfindən yaradılan möhkəm bünövrə üzərində qərar tutaraq, özünün yeni inkişaf mərhələsinə qədəm qoydu. Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportunun 2015-ci il aprelin 23-də açılışı olan yeni aerovağzal kompleksi isə uçuşların təhlükəsizliyinə daha etibarlı təminat yaradan, beynəlxalq aviasiyada istifadə olunan ən son elmi-texniki nailiyyətlərin tətbiqinə imkan verib. Bununla da ölkənin əsas hava limanının strateji əhəmiyyəti daha da artıb.

AZAL daha bir innovativ yeniliyə imza atıb. Belə ki, Prezident İlham Əliyevin rəhbərliyi altında həyata keçirilən İnformasiya və Kommunikasiya Texnologiyaları üzrə Milli Strategiyaya uyğun olaraq, Azərbaycan Hava Yolları şirkəti MDB məkanında ilk dəfə olaraq, "Azerfon" telekommunikasiya şirkəti və İsveçrənin "OnAir" şirkəti ilə imzalanmış birgə layihəyə əsasən, səmada öz sərnişinlərinə rabitə xidmətinin tam çeşidini təklif edə bilər. Bu gün Azərbaycanın mülki aviasiyası Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının (İCAO) standartlarına uyğundur, "Azərbaycan Hava Yolları" aviaşirkəti İCAO, İATA, ECAC, Dövlətlərarası Aviasiya Komitəsi kimi tanınmış mülki aviasiya birliklərinin üzvüdür. Bu gün qanadlarında Azərbaycanın üçrəngli bayrağını gəzdirən "Azərbaycan Hava Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin (QSC) təyyarələri respublikadaxili reyslərlə ya-

naşı, dünyanın bir çox aeroportuna beynəlxalq uçuşlar edir. Dünya miqyasında seçilən hava şirkətlərindən olan AZAL üçün təhlükəsizlik və keyfiyyət ön plandadır. Bu iki amil bu gün AZAL-ı dünyada müasir və dinamik şirkət kimi təqdim edir.

Ümumiyyətlə, AZAL-ın uğurlu inkişafı ölkəmizin ümumi inkişafına da öz müsbət təsirini göstərir. Çünki respublikamıza gələn ilk qonaq AZAL-la üzləşir və orada göstərilən xidmət ilk dəqiqələrdən ölkəmiz haqqında təsəvvür yaradır.

Azərbaycan Respublikasında aviasiya sahəsində qanunverici və hüquqi bazanın formalaşdırılması məqsədilə hava məkanından istifadə və aviasiya sahəsində fəaliyyətlərin ümumi prinsiplərini tənzimləyən 24 iyun 2005-ci il tarixli, 944-IIQ nömrəli "Aviasiya haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu qəbul olunmuşdur.

Ölkədə mülki aviasiya sahəsində nəzarəti, dövlət siyasətini və tənzimləməsini Azərbaycan Respublikası Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin tabeli qurumu olan Dövlət Mülkü Aviasiya Agentliyi həyata keçirir.

1. İnfrastruktur

1.1. Hava Limanları

Hazırda AZAL-ın tərkibində 9 hava limanı fəaliyyət göstərir ki, onlardan 8-i “beynəlxalq hava limanı” statusuna malikdir: Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanı, Gəncə Beynəlxalq Hava Limanı, Lənkəran Beynəlxalq Hava Limanı, Zaqatala Beynəlxalq Hava Limanı, Qəbələ Beynəlxalq Hava Limanı, Fizuli Beynəlxalq Hava Limanı, Zəngilan Beynəlxalq Hava Limanı, Laçın Beynəlxalq Hava Limanı (hazırda tikintisi davam etdirilir), Yevlax Hava Limanı.

Naxçıvan Beynəlxalq Hava Limanının Naxçıvan Muxtar Respublikası Nazirlər Kabinetinin tabeliyində fəaliyyət göstərir.

1.1.1. Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanı

Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanı Azərbaycan Respublikasının əsas hava limanıdır. O, Bakı şəhərinin cənub-şərqindən 20 km kənardə və Binə qəsəbəsinin cənub-qərbindən 2 km kənardə yerləşir.

Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanı iki terminaldan ibarətdir və 25 ölkədə 40-dan çox məntəqəyə həm daxili, həm də beynəlxalq reysləri həyata keçirilməsinə xidmət edir. Hava limanı ildə 6 milyon sərnişin üçün nəzərdə tutulub və hazırda ildə 3 milyona qədər sərnişinə xidmət göstərir.

2014-cü ildən fəaliyyətə başlayan Terminal 1-in ümumi sahəsi 65000 m²-dir. Terminal eyni vaxtda 12 təyyarəni qəbul etmək qabiliyyətinə və dünyanın ən böyük sərnişin təyyarəsini – Airbus A380-i qəbul edə bilən iki reaktiv körpüyə malikdir.

Hava limanında həmçinin “ağıllı binalar” strukturun dizaynına inteqrasiya olunmuş prosesləri və əməliyyatları avtomatlaşdırmaq üçün nəzərdə tutulmuş Bina İdarəetmə Sistemi (Building Management System) mövcuddur.

Bakı hava limanında uçuş-enmə zolaqları və taksi yolları yenidən qurulmuş, hava hərəkətini idarəetmə sistemi təkmilləşdirilmiş, radionaviqasiya və meteoroloji avadanlıqlar yenilənmiş və bir sıra digər tədbirlər həyata keçirilmişdir və 2005-ci ildən isə Bakı Yük Terminalı açılmışdır. Terminal 2 yenidən qurularaq, aşağı büdcəli aviaşirkətlərin həm daxili, həm də beynəlxalq reyslərinə xidmət göstərmək imkanına malikdir.

Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanı xidmət səviyyəsinə görə Avropa, Yaxın Şərq və Amerika qitəsindəki aparıcı hava limanlarını geridə qoyaraq illik sərnişin axını 5 milyon nəfərədək olan hava limanları arasında ən yaxşı hava limanı seçilmişdir. Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu nüfuzlu “Skytrax World Airport Awards 2022” agentliyinin qiymətləndirməsinə görə Mərkəzi Asiya və MDB üzrə ardıcıl olaraq beşinci dəfə ən yaxşı hava limanları reytinginə başçılıq edib. Həmçinin ilk dəfə daha bir mühüm nominasiyada – “Mərkəzi Asiya və MDB üzrə ən yaxşı hava limanı heyəti” nominasiyasında qalib olmuşdur. 26 Oktyabr 2023-cü ildə Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu dünyanın bulud texnologiyalarına tamamilə keçən ilk hava limanı olmuşdur. Sözügedən hava limanı beynəlxalq uçuşların sayına görə ölkədə birinci yeri tutur. Hava limanının buraxılış qabiliyyəti 1600 sərnişin/saatdır.

Şəkil. GYD hava limanından istiqamətlər üzrə reyslərin payı barədə məlumat, 2023-cü il

| İstiqamət | Reys sayı | Payı |
|-----------------|---------------|-------------|
| Istanbul | 3.739 | 16% |
| Moskva | 2.940 | 13% |
| Naxçıvan | 2.785 | 12% |
| Dubay | 2.018 | 9% |
| Tbilisi | 1.608 | 7% |
| Ankara | 549 | 2% |
| Mineralniy Vody | 531 | 2% |
| Antalya | 439 | 2% |
| Sankt-Peterburq | 452 | 2% |
| Digər | 8.344 | 36% |
| Cəmi: | 23.459 | 100% |

Şəkil. Beynəlxalq daşıyıcıların daşımalarda payı barədə məlumat

| Havayolu şirkəti | Uçuş sayı | Payı |
|------------------|---------------|-------------|
| Turkish airlines | 5.260 | 21% |
| Utair | 2.356 | 9% |
| Aeroflot | 1.886 | 7% |
| İraero | 1.580 | 6% |
| fly dubai | 1.548 | 6% |
| Azimuth | 1.411 | 6% |
| Air Arabia | 1.050 | 4% |
| Pegasus airlines | 942 | 4% |
| flynas | 802 | 3% |
| Digər | 8.586 | 34% |
| Cəmi: | 25.421 | 100% |



| Hava yolu şirkəti | Uçuş sayı | Payı |
|-------------------|-----------|------|
| Azal | 23.138 | 48% |
| Beynəlxalq | 25.421 | 52% |
| Cəmi: | 48.559 | 100% |

1.1.2. Qəbələ Beynəlxalq Hava Limanı

Qəbələ şəhərində, Azərbaycanın şimal-qərbində yerləşən beynəlxalq hava limanıdır. Qəbələ Hava Limanının tikintisinə 2011-ci ildə başlanılmış və 2011-ci il noyabrın 17-də başa çatdırılmışdır. Hava limanı orta dəniz səviyyəsindən 285 m yüksəklikdə yerləşir və 3,600 x 60 metr (11,811 fut x 197 fut) ölçüdə asfalt səthi olan 16/34 təyin edilmiş bir uçuş-enmə zolağına malikdir. 2016-cı ilin mart ayından oktyabr ayına qədər Qəbələ İstanbuldan Pegasus uçuşları üçün Azərbaycanın qapısı olub. 2017-ci ildə Flydubai Dubai-International hava limanından yay reysləri təklif edib, 2018-ci ildə isə Air Arabia Şarjadan yay istiqaməti kimi Qəbələni sınaqdan keçirib. Hava limanının buraxılış qabiliyyəti 300 sərnişin/saatdır.

1.1.3. Naxçıvan Beynəlxalq Hava Limanı

Azərbaycan Respublikasının Naxçıvan Muxtar Respublikasının paytaxtı Naxçıvan şəhərindən 4 km məsafədə yerləşən mülki/hərbi hava limanıdır. Azərbaycan Hava Yolları hava limanında Bakı, İstanbul və Moskva kimi istiqamətlərə xidmətlər təklif edir. 2014-cü ildə 526 155 sərnişinə və 4 224 təyyarənin hərəkətinə xidmət göstərilib. Naxçıvan Hava Limanı 1970-ci ildə tikilib, 2002-2004-cü illərdə isə hava limanı ərazisində yeni terminal tikilmişdir və aeroport beynəlxalq hava limanı statusu daşıyır. Hava Limanı Naxçıvan Muxtar Respublikası Nazirlər Kabinetinin tabeliyində fəaliyyət göstərir. Hava limanının buraxılış qabiliyyəti 450-500 sərnişin/saatdır.

1.1.4. Gəncə Beynəlxalq Hava Limanı

Azərbaycanın ikinci ən böyük şəhəri olan Gəncədə xidmət göstərən hava limanıdır. Azərbaycan Hava və Hava Hücumundan Müdafiə Qüvvələrində də istifadə olunur və əvvəllər Sovet Hərbi Hava Qüvvələrinin fəaliyyəti zamanı istifadə olunmuşdur. Gəncə Beynəlxalq Hava Limanından 3 müxtəlif ölkənin 6 müxtəlif şəhərini birləşdirən 8 müxtəlif marşrut üzrə 12 uçuş həyata keçirilir. Hava limanının buraxılış qabiliyyəti 300 sərnişin/saatdır.

1.1.5. Yevlax Hava Limanı

Azərbaycanın Yevlax şəhərinə xidmət göstərən hava limanıdır. Hava limanında 2520 m-dən 40 m-lik uçuş-enmə zolağına, 30 800 m² aprona və yenilənmiş 105 000 m² terminala malikdir. 2013-cü il sentyabrın 10-da Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev iştirakı ilə açılış mərasimi keçirilmişdir.

1.1.6. Zaqatala Beynəlxalq Hava Limanı

Azərbaycanın Zaqatala şəhərinə xidmət göstərən hava limanıdır. Hava limanının terminalı və uçuş-enmə zolağının sonuncu təmiri 2008-ci ildə başa çatdırılıb və bundan sonra hava limanı beynəlxalq status alıb. Hava limanı Qafqazın əsas dağ silsiləsinin cənub ətəyində yerləşir. Hava limanının buraxılış qabiliyyəti 100 sərnişin/saatdır.

1.1.7. Lənkəran Beynəlxalq Hava Limanı

Azərbaycanın cənub-şərqində yerləşən Lənkərana xidmət göstərən hava limanıdır. Lənkəran hava limanının yenidən qurulmasına 2005-ci ildə başlanılıb və 2008-ci ildə Lənkəran hava limanının tikintisi başa çatıb. Lənkəranda 3 müxtəlif marşrut üzrə 3 reys həyata keçirilir. Beynəlxalq Hava Limanı Moskvaya. Hava limanı orta dəniz səviyyəsindən 11 m yüksəklikdə yerləşir və 3,300 x 45 metr (10,827 fut x 148 fut) ölçüdə asfalt səthi olan 15/33 təyin edilmiş bir uçuş-enmə zolağına malikdir. Hava limanının buraxılış qabiliyyəti 150 sərnişin/saatdır.

1.1.8. Zəngilan Beynəlxalq Hava Limanı

20 oktyabr 2020-ci il tarixində Zəngilan Beynəlxalq Hava Limanının açılış mərasimi keçirilmişdir. Zəngilan Beynəlxalq Hava Limanının asfalt-beton örtüklü uçuş-enmə zolağının uzunluğu 3 min metr, eni isə 60 metr təşkil edir. Bu hava limanı bütün növ təyyarələri, o cümlədən genişgövdəli ağır yük təyyarələrini qəbul etmək imkanına malikdir. Perronun sahəsi 60 min kvadratmetrdir. Hava limanı ICAO və IATA standartlarına uyğun uçuşların həyata keçirilməsinə imkan verir. Müasir dünya tələblərinə cavab verən beynəlxalq aeroportun terminalı saatda 200 sərnişinə xidmət göstərmək imkanına malikdir. Terminal daxilində VIP-zal, kafe, tibb məntəqəsi və ofis otaqları mövcuddur. Aeroportda tam avtomatlaşdırılmış hava hərəkətinə nəzarət və aviasiya rabitəsi sistemləri ilə təchiz olunmuş Hava Hərəkətini İdarəetmə Qülləsi tikilib. Hava limanının buraxılış qabiliyyəti 300 sərnişin/saatdır.

1.1.9. Füzuli Beynəlxalq Hava Limanı

Qarabağın hava qapısı adlandırılan Füzuli Beynəlxalq Hava Limanı ən müasir səviyyədə inşa olunub. Hava limanının istənilən tip hava gəmisini qəbul etmək imkanları var. Uçuş-enmə zolağının uzunluğu 3000, eni isə 60 metrdir. Hava limanının müasir infrastrukturla təchiz olunan terminalı saatda ən azı 200 sərnişinin buraxılışına imkan verir. Burada görülən bütün işlər beynəlxalq norma və standartlara uyğun şəkildə həyata keçirilib. Hava limanının ətrafında geniş abadlıq-quruculuq işləri aparılıb. Burada avtomatlaşdırılmış sistemlərlə təchiz olunan Hava Hərəkətini İdarəetmə qülləsi tikilib. Bu işə Füzuli Beynəlxalq Hava Limanında ICAO və IATA standartlarına müvafiq qaydada uçuşların başlanmasını mümkün edir. Hava limanında baqaj konveyerləri, qeydiyyat sistemi, VIP zallar, mağazalar, restoranlar və digər zəruri məntəqələr yaradılıb. Hava limanının buraxılış qabiliyyəti 300 sərnişin/saatdır.

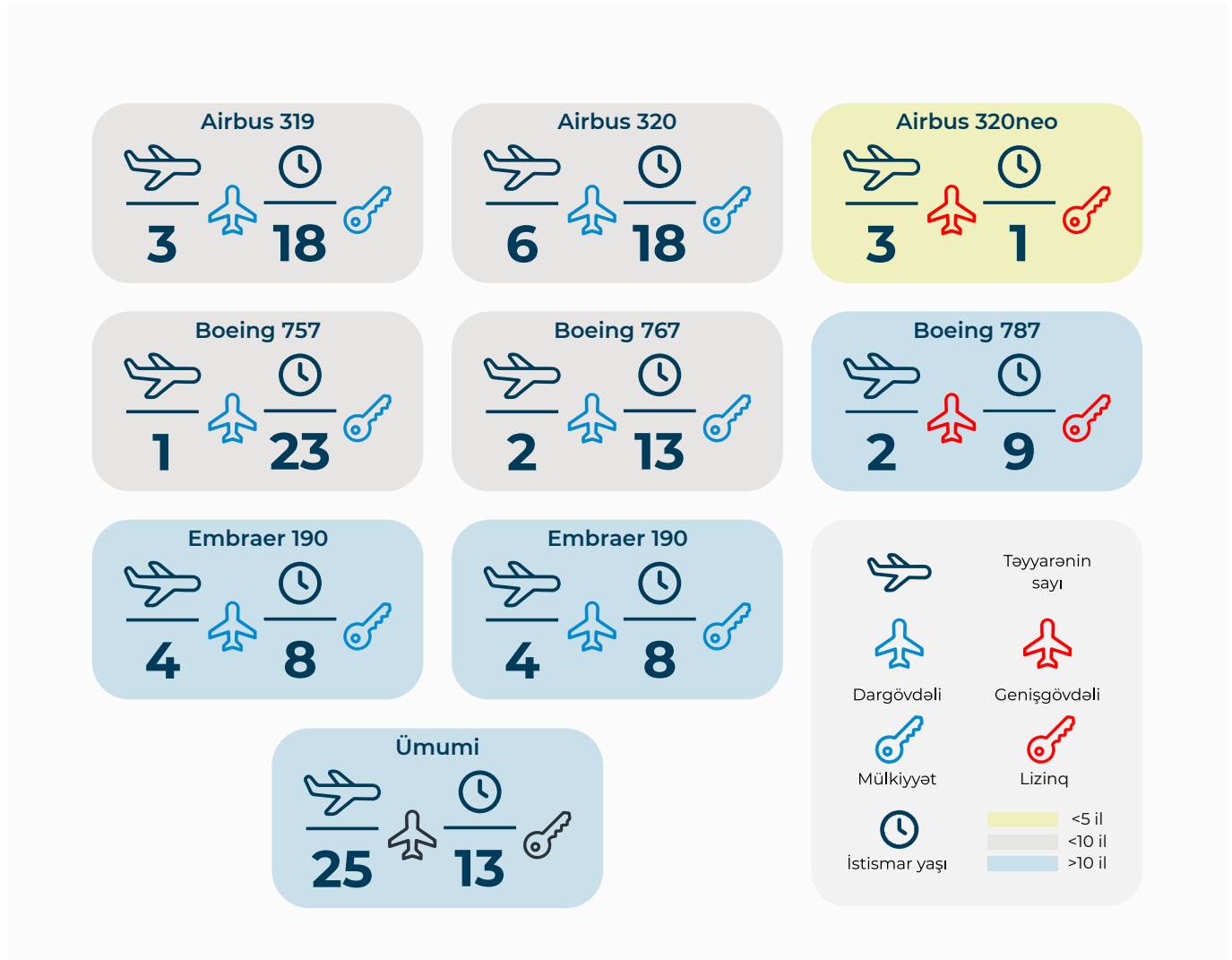
1.1.10. Laçın Hava Limanı

Hal-hazırda tikintisi davam etdirilir.

2. Hava gəmisi parkı

AZAL-ın hava gəmisi parkına daxil olan təyyarələrin cari dövredək ümumi sayı 25, orta istismar yaşı isə təqribən 13 ildir. Hava gəmilərinin əksəriyyəti (21 ədədi) dar gövdəlidir və (16 ədədi) özəl mülkiyyət formasında olmaqla müəssisənin balansındadır. Hava gəmiləri parkının yaşı və texniki nasazlıqların gələcəkdə artacağı səbəbindən hava gəmiləri parkının yenilənməsi prosesinə başlanılmasına zərurət yaranmışdır.

Şəkil. AZAL-ın hava gəmiləri parkı



AZAL-ın Müşahidə Şurası tərəfindən təsdiq edilmiş “AZAL-ın 2030-cu ilədək” Strategiyasına uyğun olaraq hava gəmisi parkının 2022-2030-cu illər ərzində tədricən yenilənməsi və köhnəlmiş hava gəmilərinin istismardan çıxarılması nəzərdə tutulmuşdur:

1. 3 ədəd A-320 Neo tipli hava gəmisinin lizinq vasitəsilə alışı

Artıq bu əməliyyatın icrası başa çatmış və “Aviation Capital Group” tərəfindən müasir tələblərə cavab verən, 186 sərnişin tutumlu, tam ekonom sinif 3 ədəd Airbus A-320 Neo tipli hava gəmisinin 2-si 2022-ci ilin dekabrında, 1-i isə 2023-cü ilin yanvarında təhvil verilmiş və istismara buraxılmışdır.

2. 1 ədəd Boeing 757 tipli hava gəmisinin istismardan çıxarılması

Sözügedən hava gəmisinin istismar yaşının 23 il olduğunu nəzərə alaraq 2024-cü ildən etibarən istismardan çıxarılması planlaşdırılmışdır.

3. 3 ədəd A319 tipli hava gəmilərinin istismardan çıxarılması

İstismar yaşının 18 il olduğunu nəzərə alaraq təfərrüatlı texniki qiymətləndirmə və strategiyanın nəzərdən keçirilməsi ilə mərhələli şəkildə istismardan çıxarılması nəzərdə tutulmuşdur.

4. 2025-2027-ci illərdə 3 ədəd A-320 Neo tipli hava gəmisinin əməliyyat lizinqi vasitəsilə alışı

Bundan əlavə, “AZAL-ın 2030-cu ilədək” Strategiyasına uyğun olaraq AZAL 2025-2027-ci illər ərzində hər ildə 1 ədəd olmaqla 3 ədəd yeni Airbus A-320 Neo tipli hava gəmisini əməliyyat lizinqi vasitəsilə öz hava gəmisi parkına əlavə etməyi hədəfləyir. Lizinq bazarında mövcud təkliflər nəzərdən keçirilir və qısa zamanda şərtləri qənaətbəxş hesab edilən şirkətlə razılaşmanın imzalanması nəzərdə tutulur.

5. 2028-2030-cu illərdə Airbus şirkətindən birbaşa 12 ədəd A-320 Neo tipli hava gəmisinin alışı

Qeyd olunan Strategiyanın davamı olaraq, birbaşa “Airbus” şirkəti ilə 12 ədəd Airbus A-320 Neo sinfinə aid hava gəmisinin 2028-2030-cu illər ərzində AZAL-a çatdırılması (daha yaxın tarixə istehsalçının çatdırılma imkanları yoxdur) ilə bağlı Anlaşma Memorandumu razılaşdırılmışdır. Memorandum əsasən 2028-2030-cu illər ərzində hər il 2 ədəd Airbus A-320 Neo və 2 ədəd Airbus A321-Neo tipli hava gəmisinin AZAL-a çatdırılması nəzərdə tutulmuşdur.

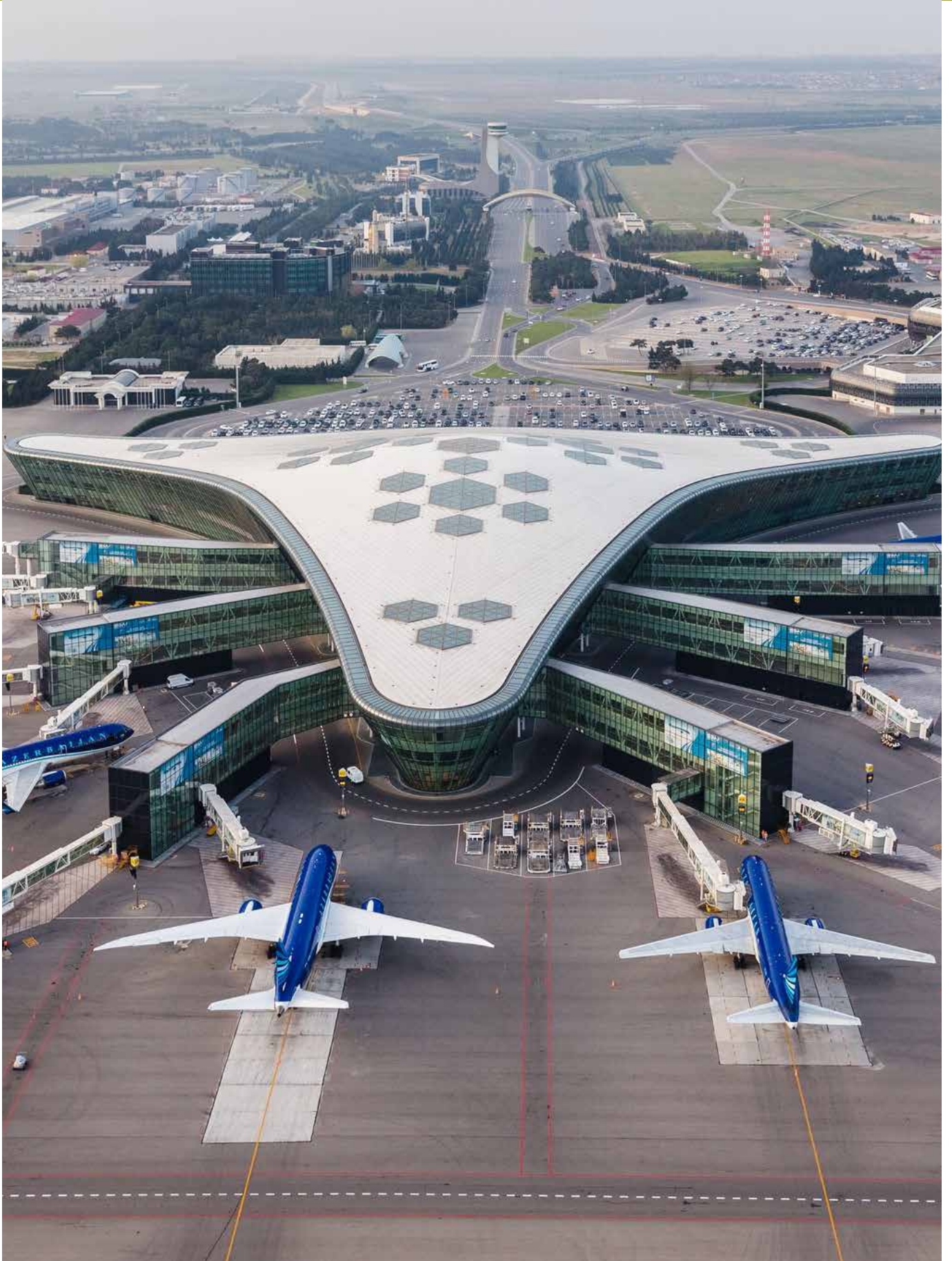
6. Boeing şirkəti ilə yeni müqavilənin bağlanması

“AZAL-ın 2030-cu ilədək” Strategiyasına uyğun olaraq, AZAL-ın hava gəmisi parkına həmçinin yeni Boeing 787 tipli hava gəmilərinin də daxil edilməsi hədəflənmiş istiqamətlərdən biridir. Belə ki, Boeing şirkəti ilə 8 ədəd 737-8 Max tipli hava gəmisinin alınması üçün 2014-cü ildə müqavilə imzalanmışdır, lakin sözügedən hava gəmiləri ilə bağlı baş verən məlum qəzalardan sonra müqavilə şərtlərinin icrası dayandırılmışdır. Eyni zamanda, Boeing şirkəti ilə 2017-ci ildə imzalanmış digər müqaviləyə görə, əlavə olaraq 4 ədəd Boeing 787 tipli hava gəmisinin alınması barədə razılığa gəlinmişdir. Boeing şirkətinin yenilənmiş təklifinə əsasən, 2014-cü və 2017-ci illərdə imzalanan müqavilələr ümumiləşdirilərək, 8 ədəd Boeing 737-8 Max tipli hava gəmisinin 4 ədəd Boeing 787 tipli hava gəmisi ilə əvəz edilməsi və digər müqaviləyə daxil olan 4 ədəd Boeing 787 tipli hava gəmisi saxlanılmaqla ümumilikdə 2025-2032-ci illər ərzində 8 ədəd Boeing 787 tipli hava gəmisinin AZAL-a çatdırılması nəzərdə tutulmuşdur.

3. AZAL

Azərbaycanın ən iri aviaşirkəti hesab olunan Azərbaycan Hava Yolları və ya qısacası AZAL 7 aprel 1992-ci il tarixdə təsis edilmişdir və ölkənin müstəqillik əldə edildikdən sonra yaradılmış ilk milli aviaşirkətidir. Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyasının (IATA) üzvüdür. Aviaşirkətin baza hava limanı, Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu, Bakı şəhərindən 20 km şimal-şərqdə yerləşir. Şirkət Avropa, MDB, Şimali Amerika, Yaxın Şərq və Asiya ölkələrinə sərnişin daşımalarını həyata keçirir.

Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin 30 mart 2021-ci il tarixli sərəncamına əsasən Azərbaycan İnvestisiya Holdinginin tabeliyinə verilmişdir. "Azərbaycan Hava Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti milli aviadaşıyıcıdır və MDB ölkələrinin ən müasir təyyarə parkına malik lider aviasiya şirkətlərindən biridir. Sərnişinlərə xidmət keyfiyyətinin yüksək standartlarına görə mülki aviasiya sənayesində qabaqcıl aviadaşıyıcılardandır. Bunu Skytrax tərəfindən tanınmış beynəlxalq reytingdə yüksək mövqelər təsdiqləyir. "Azərbaycan Hava Yolları" daim öz marşrut şəbəkəsini genişləndirmək üzərində işləyir - bir çox müntəzəm marşrutlarla yanaşı, daşıyıcı tez-tez yeni mövsümi və çarter marşrutları açır.





AZAL-ın gəlirliliyi 4 əsas biznes fəaliyyətindən asılıdır.

- 1. Azərbaycan Hava Yolları** "Azərbaycan Hava Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin tərkibinə daxildir, Azərbaycanın nəhəng aviaşirkəti və milli aviadaşıyıcısıdır. Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyasının (İATA) üzvüdür. Qərargahı Bakı şəhərində yerləşir. Aviaşirkətin əsas hava limanı olan Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu Bakı şəhərindən 20 kilometr şimal-şərqdə yerləşir. "Azərbaycan Hava Yolları" Avropa, MDB, Yaxın Şərq və Asiya ölkələrinə sərnişin daşımaları həyata keçirir. İndi "Azərbaycan Hava Yolları" Azərbaycanın Milli Daşıyıcısı kimi Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyasında (İATA) layiqli yer və MDB ölkələrinin aviaşirkətləri arasında lider mövqə tutur. "Azərbaycan Hava Yolları" həm regionda, həm də MDB-də yeni avialaynerlərin sayına görə liderlərdən biri sayılır. Ümumilikdə, 25 hava gəmisi ilə 2.1 mln sərnişinə xidmət göstərilmişdir. 2023-cü ilin ilk 10 ayında təşkil olunmuş uçuşlarda və daşınmış sərnişinlərdə Azərbaycan Hava Yollarının payı müvafiq olaraq 47% və 45% təşkil etmişdir ki, bu da ötən ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə artmışdır.
- 2. Heydər Əliyev adına Hava Limanı** ölkənin ən böyük hava limanlarından və ümumi illik sərnişin tutumu 9 mln nəfər və ya təqribən 2,000 sərnişin/saatdır. Ölkə üzrə göstərilən sərnişindəşımaya xidmətlərində hava limanının ümumi payı 90%-dan artıqdır.
- 3. Aeronaviqasiya müəssisəsi** 01 aprel 1996-cı ildə təşkil olundu və mülki aviasiyanın müstəqil müəssisəsidir. Öz fəaliyyətini tam təsərrüfat hesablı və özünümaliyyələşdirmə prinsipləri əsasında qurur və Azərbaycan Respublikasının hava məkanında hava hərəkətinə aeronaviqasiya xidməti sahəsində rəsmi dövlət sifarişçisidir. Müəssisənin əsas vəzifələri aşağıdakılardır:
 - Azərbaycan Respublikasının hava məkanında hava hərəkətinin idarə edilməsi və xidməti sisteminin hər vasitə ilə inkişafının və təkmilləşdirilməsinin təmin edilməsi;
 - hava gəmilərinin təhlükəsiz və müntəzəm uçuşlarının təmin edilməsi, hava hərəkətinin daha progressiv idarə edilməsi texniki vasitələrinin, sistemlərinin və metodlarının tətbiq edilməsi, Azərbaycan Respublikasının müvafiq dövlət strukturu ilə birlikdə Azərbaycanın hava məkanından ICAO standartlarına uyğun istifadə qaydasının təkmilləşdirilməsi;
 - Azərbaycan Respublikasının hava məkanında beynəlxalq hava yolunun həyata keçirilməsinə və inkişafına yönəldilən zəruri tədbirlərin, eləcə də mülki aviasiya sahəsində bərabərlik və qarşılıqlı əlvərişlik prinsipləri əsasında beynəlxalq elmi-texniki əməkdaşlığın keçirilməsi.
 - Azərbaycanın aeronaviqasiya sistemi hava hərəkətinin idarəedilməsində təhlükəsizlik təminatının ən müasir texniki vasitələri ilə təchiz olunmuşdu. Müasir rabitə, naviqasiya və müşahidə sistemləri, Azərbaycan Respublikasının hava məkanında hava hərəkətinin idarə edilməsində yüksək ixtisaslı dispetçer, mühəndis, meteoroloji və inzibati personal ilə birlikdə təhlükəsizliyin, müntəzəmliyin və səmərəliliyin təminatı kimi ümumi vahid məqsədi müəyyən edən aeronaviqasiya sisteminin mühüm elementini təşkil edirlər.

4. «AZALOİL» müəssisəsi müstəqil hüquqi şəxs kimi 1997-ci ildən mülki aviasiya sistemindədir. Müəssisə aşağıdakı vəzifələri yerinə yetirir:

- Azərbaycan Respublikasının ərazisində yerləşən bütün aeroportlarda aeroportun bütün növ hava gəmilərinin, avtomobil nəqliyyatının və mexaniki vasitələrin müvafiq yanacaq-sürtkü materialları ilə və xüsusi maye ilə doldurulması;
- əsas bazanın inkişafı, hava gəmilərinin və avtomobil nəqliyyatının yanacaq-sürtkü materialları ilə doldurulması şəraitinin yaxşılaşdırılması;
- aviasiya texnikası, avtonəqliyyat və aerodrom mexanizmlərinin fəaliyyəti üçün vacib olan yanacaq-sürtkü materiallarının doldurulması sahəsində tələb və təkliflərin öyrənilməsi və YSM-nin zəruri ehtiyatının yaradılması.
- Bu məqsədlərin beynəlxalq standartlar səviyyəsində yerinə yetirilməsi üçün 2000-ci ildə Britaniyanın «FLIGHTLINE SUPPORT Ltd» firmasının layihəsi əsasında tikilmiş bu cür obyektlərə təqdim edilən bütün tələblərə cavab verən yeni «BAKU AIRPORT AVIATION FUEL DEPORT» istismara verildi.
- «AZALOİL» müəssisəsi yanacaq dolduranları, yağ dolduranları, təmir emalatxanasını, dayanacaq və mühafizə yerini, eləcə də aviasiya və avtomobil üçün yanacaq-sürtkü materiallarının qəbulu, saxlanılması və buraxılması kimi bütün zəruri texniki əməliyyatları təmin edən YSM anbarını özündə cəmləşdirən şəxsi nəqliyyat strukturuna malikdir.
- Hava gəmilərinin doldurulması üçün müəssisədə «TZ-22», «Leyland», «Seddon Atkinson», «HUNERT Fahrzeugbau GmbH», «KUNZ aviation» və «Marathon» yanacaq dolduranları var.

Şəkil. AZAL QSC-nin 4 əsas biznes sahələri, 2023-cü ilin ilk 10 ayı üzrə



Yuxarıda qeyd olunan müəssisələrlə yanaşı AZAL QSC-nin tərkibinə Milli Aviasiya Akademiyası və Aviasiya Təhlükəsizliyi Baş İdarəsi daxildir.



Milli Aviasiya Akademiyası

Milli Aviasiya Akademiyası 1992-ci ildə "Milli Aviasiya Mərkəzi" kimi yaradılmışdır. 1994-cü ildə "Milli Aviasiya Mərkəzi" Milli Aviasiya Akademiyası adlandırılmışdır. 1996-cı ildən etibarən Milli Aviasiya Akademiyasına Əməkdar elm xadimi, fizika-riyaziyyat elmləri doktoru, professor, AMEA-nın həqiqi üzvü Arif Mir Cəlal oğlu Paşayev rəhbərlik edir. "Azərbaycan Hava Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin Milli Aviasiya Akademiyası (MAA) bu gün Azərbaycanın strateji əhəmiyyətə malik aerokosmik sahəsini, o cümlədən mülki aviasyanı və bir sıra digər sahələri beynəlxalq tələblərə cavab verən yüksək ixtisaslı mütəxəssislərlə təmin edən ali təhsil müəssisəsidir.

MAA-nın fəaliyyəti Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası, «Təhsil haqqında» və «Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunları, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərman və sərəncamları, Nazirlər Kabinetinin qərar və sərəncamları, Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyinin, Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi yanında Dövlət Mülki Aviasiya Agentliyinin (DMAA) əmrləri, sərəncamları, qərarları, normativ-hüquqi sənədləri, Azərbaycanın Aviasiya Qaydaları, «AZAL» QSC prezidentinin əmr, göstəriş və sərəncamları, «AZAL» QSC-nin və MAA-nın Nizamnamələri, Ali Təhsil Müəssisələrinin nümunəvi Nizamnaməsi ilə tənzimlənir. Eyni zamanda MAA öz fəaliyyətində ICAO və Azərbaycan Respublikasının üzv olduğu beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatları tərəfindən qəbul edilmiş qaydaları, standartları, tövsiyə etdikləri təcrübəni və prosedurları, Avropanın Uçuşların Təhlükəsizliyi Agentliyi (EASA) ilə bağlanmış işçi sazişdən irəli gələn öhdəlikləri rəhbər tutur.



Aviasiya Təhlükəsizliyi Baş İdarəsi (ATİ)

Müstəqil idarə kimi 1996-cı ilin avqust ayında Azərbaycan Respublikası dövlət aviaşirkətlərinin aviasiya təhlükəsizliyi Xidməti bazasında yaradıldı.

ATİ-nin əsas vəzifələri aşağıdakılardır:

İCAO tələblərinə müvafiq olaraq daxili və beynəlxalq hava xətlərində sərnişinlərin, baqajın, yükün və poçtun hava daşımalarını həyata keçirərkən aviasiya təhlükəsizlik tədbirlərinin təmin edilməsi;

1

hava gəmilərinə qadağa olunmuş əşyaların keçirilməsi hallarını aradan qaldırmaq məqsədilə sərnişinlərin, baqajın və əl yüklərinin nəzarəti;

2

hava gəmilərinin və mülki aviasiya obyektlərinin mühafizəsi;

3

mülki aviasiya müəssisələrində, idarələrində və təşkilatlarında buraxılış və obyekt daxili rejimin təmin edilməsi.

4

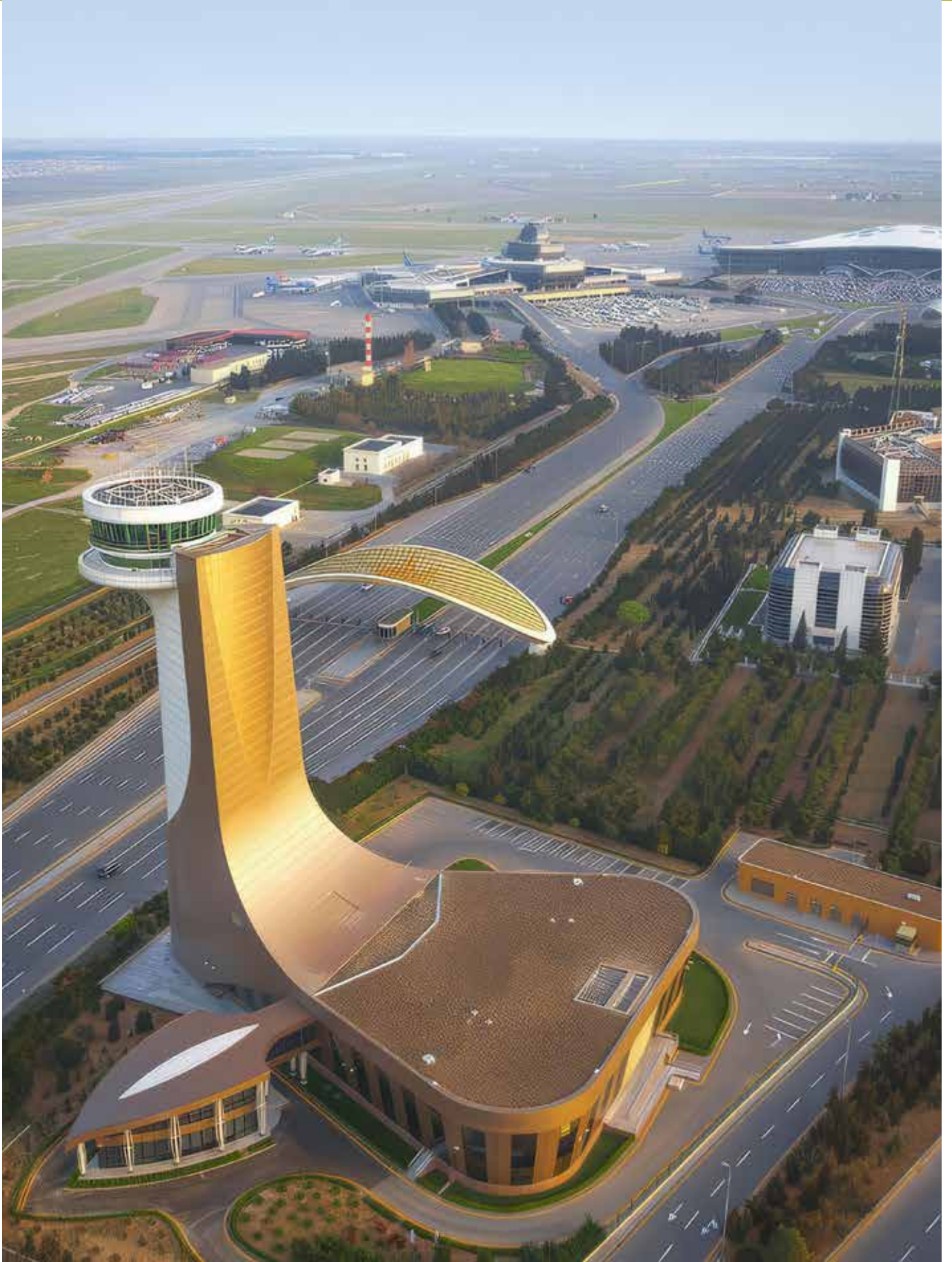


4. Strateji layihələr

Airport city

Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqeyi onun uçuş tranzit qovşağına çevrilmə potensialından xəbər verir. Məlumat üçün bildirilir ki, "AIRPORT CITY" Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Aeroportun ətrafında zolaqvarı yerləşməsi və "Xəyal Adası" qolf klubuna qədər uzanması nəzərdə tutulan yeni konseptual şəhərcik layihəsidir. Şəhərcik sənişinlərin gözləmə və asudə vaxtlarının səmərəli keçirilməsi ilə yanaşı ölkənin tranzit qovşağa çevrilməsində mühüm rol oynaya bilər. Daxili nəqliyyat sistemi ilə əlaqələndirilən və bir sıra cəlbətmə rayonlarından olan şəhərcik turistlərlə yanaşı rezidentlərin də diqqətini cəlb edəcəkdir. Cəlbətmə rayonları aşağıdakılardır:

- Ofis və biznes zonaları: hava limanına yaxın olmaq istəyən şirkətlərin iş ehtiyaclarını ödəmək üçün ofis binaları ola bilər. Bunlar yeni başlayanlar üçün kiçik ofis yerlərindən tutmuş böyük korporativ qərargahlara qədər dəyişə bilər.
- Qonaqlama və gecələmə zonaları: uzun mənzilli hava səyahətləri tez-tez gecələmələri nəzərdə tutduğundan, hava limanına rahat giriş təklif edən otellər ola bilər. Bu otellər büdcə variantlarından tutmuş yüksək səviyyəli lüks otellərə qədər dəyişə bilər.
- Qidalanma zonaları: müxtəlif mətbəxlərdən ibarət restoranlar, fast-food, milli mətbəxə aid təamlar təqdim oluna bilər.
- Konqres mərkəzləri: biznes məqsədlər üçün səfər edən şəxslər üçün tədbir və iclasların keçirilməsi üçün məkanlar.
- Nəqliyyat infrastrukturu: insanların şəhəri ətrafında gediş-gəlişini asanlaşdırmaq üçün magistral yollar, ictimai nəqliyyat, avtonom nəqliyyat və velosiped paylaşma proqramları kimi nəqliyyat infrastrukturu ola bilər.
- Əyləncə zonaları: Disneyland, Universal studios, Six Flags, SeaWorld, Legoland, Busch Gardens, Hersheypark kimi global əyləncə mərkəzləri, atraksiyonlar, parklar, göllər.
- Sağlamlıq və istirahət zonaları: çimərlik, hovuz, spa, hamam, sauna, masaj.
- Alış-veriş zonaları: ticarət mərkəzləri, mağazalar.
- Mədəni istirahət zonaları: muzey, teatr, kinoteatr



5. “Case Studies”

Vahid Aviasiya Məkani haqqında Saziş-in ölkəmizə təsirinin qiymətləndirilməsi

Bir tərəfdən Azərbaycan Respublikası, digər tərəfdən Avropa İttifaqı və onun Üzv Dövlətləri arasında Vahid Aviasiya Məkani haqqında Saziş (“VAMS”) layihəsi Azərbaycan Respublikası (“Azərbaycan”) və Avropa İttifaqı (“Aİ”) arasında vahid aviasiya məkanı formalaşdırmaqla aviasiya təhlükəsizliyi, uçuşların təhlükəsizliyi, mülki aviasiya sahəsinin hüquqi və iqtisadi tənzimləməsi ilə bağlı ümumi yanaşmanın formalaşdırılmasını nəzərdə tutan beynəlxalq müqavilədir.

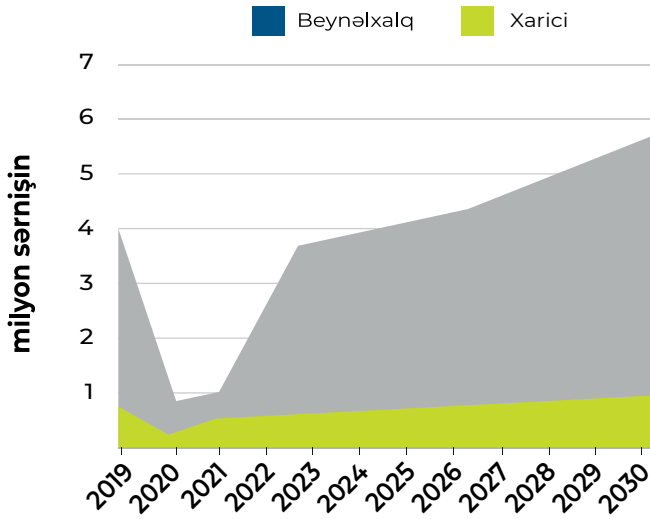
VAMS-in digər hava əlaqələri haqqında sazişlərdən əsas fərqi onu imzalayan Avropa İttifaqı üzvü olmayan dövlətlərin daxili bazarına və idarəetməsinə münasibətdə gətirdiyi dəyişikliklərdir. Bu dəyişikliklər həmin ölkələrin qanunvericilik sistemində təsir edir və tərəf dövlətlər özlərinin aviasiya və uçuşların təhlükəsizliyi, rəqabət, istehlakçıların hüquqlarının müdafiəsi, ətraf mühitin mühafizəsi sahələrində qanunvericilik normalarını sərt Avropa İttifaqı tələblərinə uyğunlaşdırmalı olurlar.

Bu hissədə VAMS-in imzalanmasının Azərbaycan hava yolları sektoru üçün birinci dərəcəli təsirlərini müzakirə edilir. Təsirin qiymətləndirilməsi müvafiq baza ssenarisi və alternativ ssenarinin müqayisəsini ehtiva edir. Hər iki ssenarinin qurulması üçün gələcəklə bağlı bəzi fərziyyələr irəli sürülmüşdür. Ən fundamental fərziyyələrdən biri budur ki, VAMS-in Azərbaycana təsiri 2025-ci ildən etibarən başlayacaq. Belə ki, danışıqlar prosesində, hər iki tərəfin müqavilə şərtlərini ödəmək üçün qanunvericilikdə dəyişikliklər etməsi və digər administrativ məsələlər bir neçə il çəkə bilər. Bu baxımdan 2025-ci il liberallaşdırma ssenarisi üçün baza il götürülmüşdür.

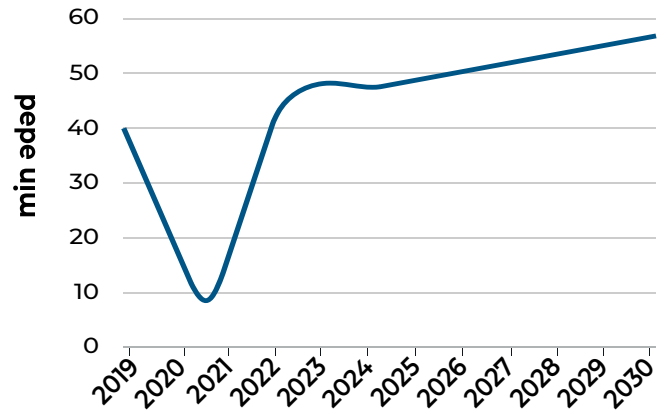
VAMS-ın müsbət təsirləri:

- **McKinsey şirkətinin araşdırmalarına əsasən sərnişin sayının və uçuş sayının artımı proqnozlaşdırılır**

Sərnişin axını



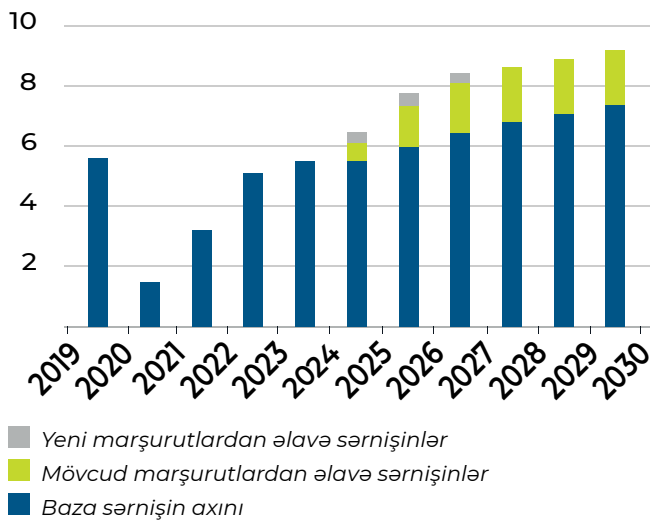
Uçuş sayı



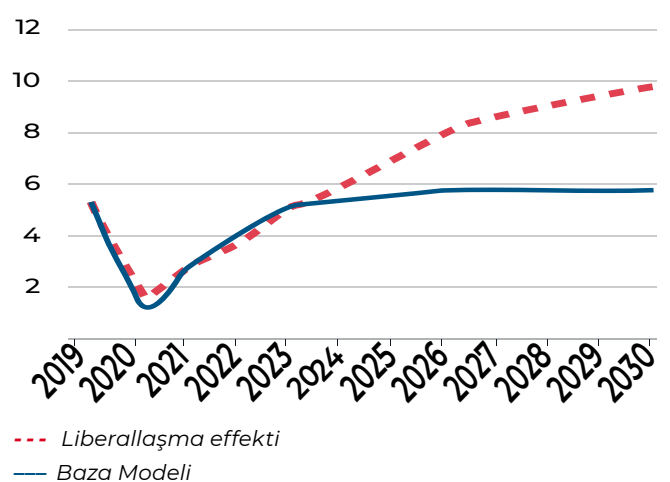
- **Uçuş istiqamətləri artacaqdır.**

AZAL-dan alınan məlumatlara əsasən, ildə 50-dən çox uçuş (yəni, ən azı həftədə 1 dəfə) həyata keçirilən marşrutların sayı 2019-cu ildə 54 olmuşdur. Dünya təcrübəsi göstərir ki, bazar liberallaşdırıldıqdan sonra yeni şirkətlərin daxil olması bazarda rəqabətin yaranmasına, bu isə öz növbəsində təyyarə bileti qiymətlərinin ucuzlaşmasına və şirkətlərin daha keyfiyyətli xidmət göstərməsinə gətirib çıxarır. Liberallaşma nəticəsində həm cari istiqamətlər üzrə uçuş saylarında artım, həm də əvvəllər mövcud olmayan istiqamətlər üzrə marşrutların yaranması baş verir.

Liberallaşma effekti - Sərnişinlərin mövcud və yeni marşrutlar üzrə artımı



Beynəlxalq sərnişinlərin sayının liberallaşma və baza modelində müqayisəsi, milyon sərnişin

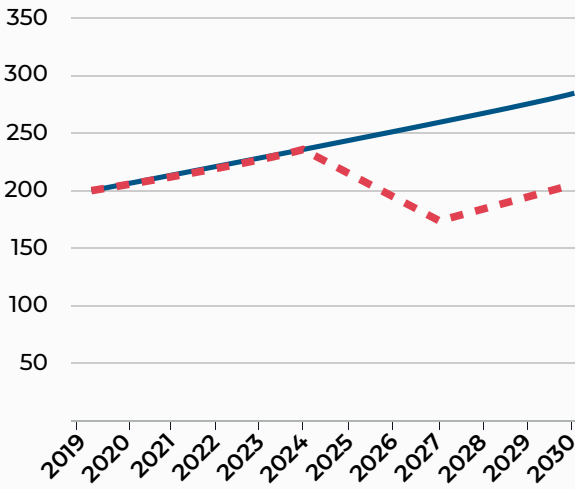




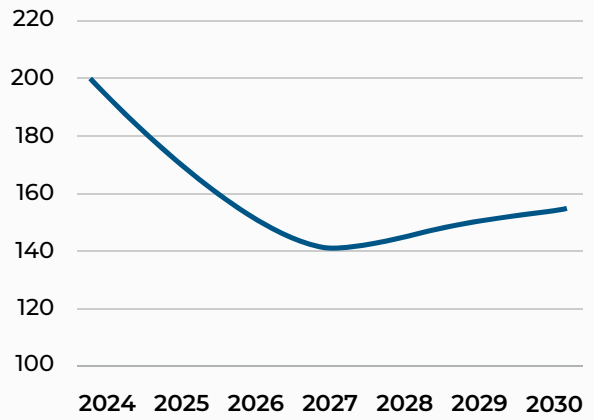
• **Qiymətlərin aşağı düşəcəyi proqnozlaşdırılır.**

Yeni uçuş imkanları, xidmət keyfiyyətinin artmasından əlavə, istehlakçıların əsas qazanclarından biri biletlərin qiymətlərində yaranan düşüştür. Digər ölkələrin təcrübəsi göstərir ki, rəqabət şəraiti həm mövcud marşrutlar üzrə, həm də yeni marşrutlar üzrə bilet qiymətlərinin aşağı düşməsinə gətirib çıxaracaq.

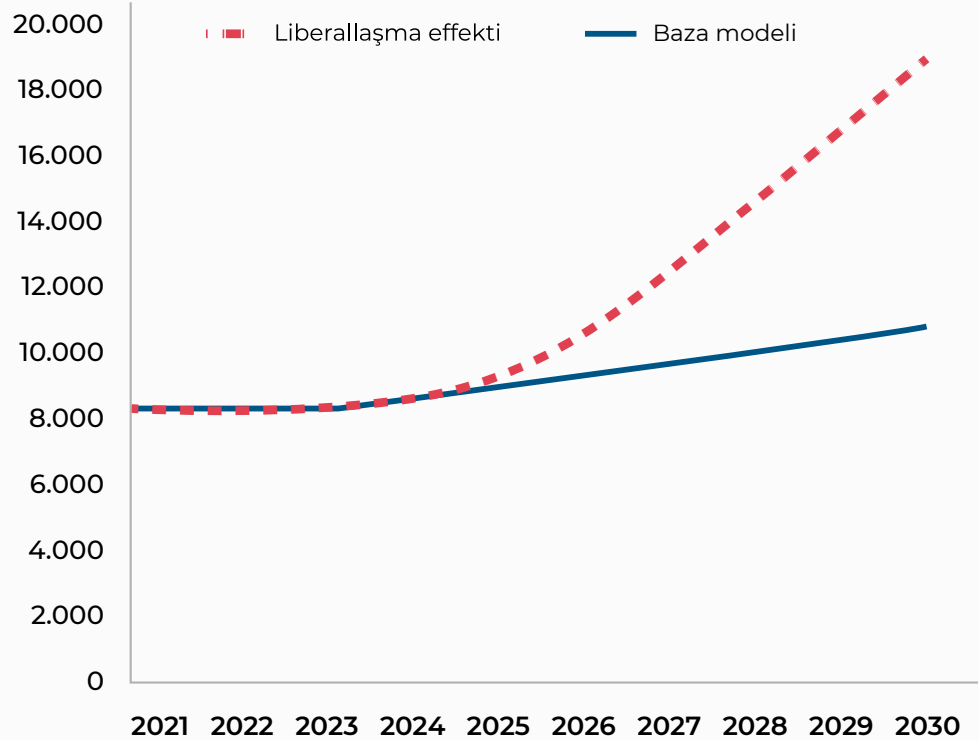
Mövcud marşrutlar üzrə bilet qiymətləri



Yeni marşrutlar üzrə bilet qiymətləri

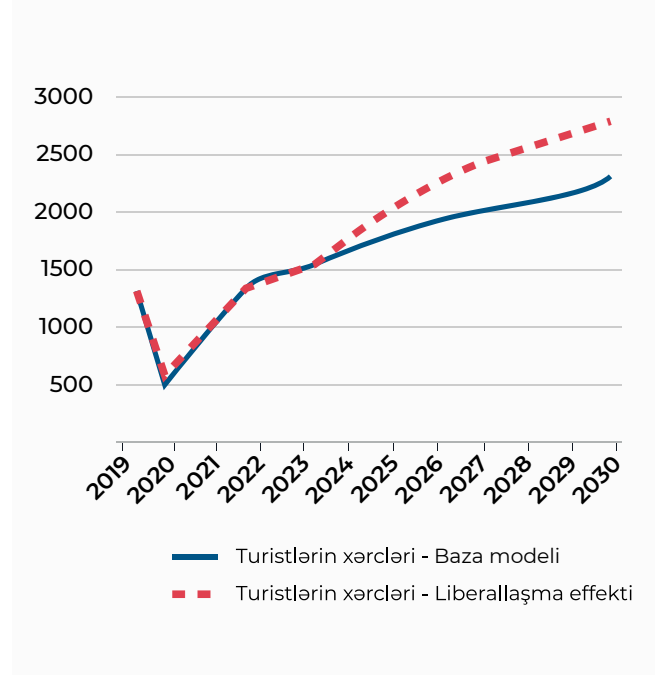
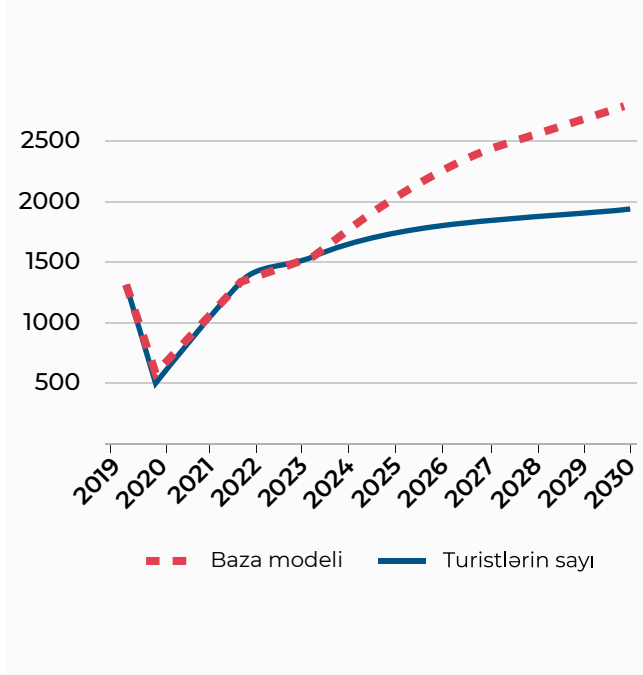


Hava yolları işçilərinin sayı



• Turizm

Azərbaycan kontekstində aviasiya sənayesinin beynəlxalq turizm perspektivindən böyük potensial və etdiyini qeyd etmək olar. Belə ki, ölkəmizin böyük turizm potensialını nəzərə alaraq, yeni yaranan marşrutların və biletlərin qiymətinin düşməsinin ölkədə turizm sektorunda məşğulluğun artmasına, əlavə dəyər yaranmasına müsbət təsir edəcək.



VAMS-in yarada biləcəyi mənfi təsirlər:

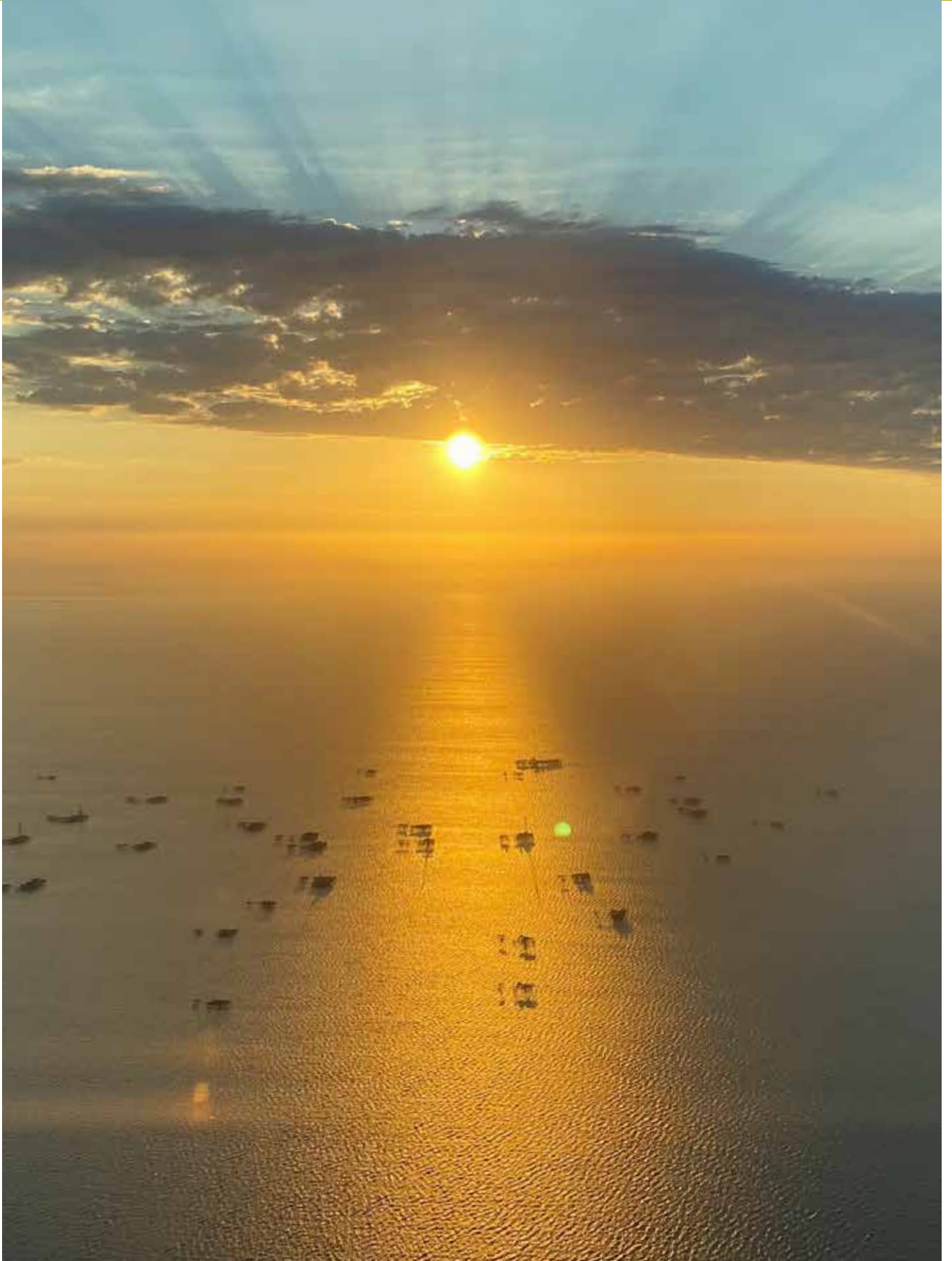
- VAMS üzv ölkələri ilə hava nəqliyyatı sahəsində bağlanan ikitərəfli Sazişlər öz qüvvəsini itirəcəkdir.
- Strateji əhəmiyyət kəsb edən yerli pilotlara tələb azala və bu sahədə gələcəkdə yerli mütəxəssis potensialına ciddi risk ola bilər.
- VAMS-ın imzalanması ölkənin qanunvericiliyində bir sıra mühüm dəyişikliklər ehtiva edir. Bu dəyişikliklər dövlətləri aviasiya və uçuşların təhlükəsizliyi, rəqabət, istehlakçıların hüquqlarının müdafiəsi, ətraf mühitin mühafizəsi sahələrində qanunvericilik normalarını sərt Avropa İttifaqı tələblərinə uyğunlaşdırmağı tələb edir. "AZAL" QSC və "SILKWAY" Group üçün ciddi rəqabət mühiti yaranacaq və bazar paylarının aşağı düşməsi riski meydana gələcəkdir.
- Rəqabət mühitində fəaliyyətlərinin düzgün təşkili məqsədi ilə Saziş imzalandıqdan sonrakı dövr üçün hər iki təsisatın inkişaf və marketing strategiyasının hazırlanmasına zərurət yaranacaqdır. Araşdırmalar göstərir ki, yeni təyinat üzrə müntəzəm uçuşların təşkilinə başlayan hava yolu şirkətləri orta hesabla ilk illərdə zərərli fəaliyyət göstərirlər.
- Dövlətin öz milli maraqları və daxili ehtiyaclarını nəzərə almaqla bu sahədə müstəqil iqtisadi siyasət yürütməsinin əhəmiyyətli dərəcədə məhdudlaşdırılmasına gətirib çıxara bilər. VAMS-da istinad edilən bəzi Aİ qanunvericilik aktlarında hava məkanının istifadə edilməsi və mülki-hərbi aviasiya koordinasiyanı əks edən tələblərin tam şəkildə tətbiq edilməsi Azərbaycan Respublikasının milli təhlükəsizlik maraqlarına zidd olacaq.

6. Yaşıl nəqliyyat

Pandemiyadan əvvəl global miqyasda həyata keçirilən uçuşlar ətraf mühitə təqribən 915 Milyon ton CO2 buraxmışdır ki, bu da ümumi global emissiyasının (43 milyard ton) 2.1%-ni təşkil edir. Həmin dövrlərdə, hava nəqliyyatı sahəsi bütün nəqliyyat mənbələrindən buraxılan emissiyalarının 12%-ni təşkil edirdi (müqayisə üçün avtomobil nəqliyyatı 74% təşkil etməkdədir). Aviasiya sənayesi yanacaq sərfiyyatı baxımından daha qənaətcil olsa da, hava səyahətinin sayı artdıqca ümumi emissiyaların artımını labüd olmuşdur. 2020-ci ilə qədər aviasiya emissiyaları 2005-ci ilə nisbətən 70% yüksək idi və heç bir şey edilmədiyi təqdirdə 300% arta bilər.

Aviasiya əməliyyatları və bununla bağlı texniki xidmətin optimallaşdırılması hava gəmilərinin CO2 emissiyalarının azalmasına imkan yaratmaqdadır. Xarici məsləhətçi şirkətin araşdırmalarına görə aşağıdakı fəaliyyətlər aviasiya sahəsi üzrə ətraf mühitə atılan tullantıları minimallaşdıra bilər:

- Uçuş zamanı çəkinin azaldılması: İnteryer dizaynının (oturacaqlar, avadanlıqlar, qalereyalar) təkmilləşdirilməsi və uçuş bort sənədlərinin rəqəmsallaşdırılaraq yükləmə faktorlarına və uçuş müddətlərinə uyğunlaşdırılması istiqamətində siyasətin hazırlanması.
- Yerüstü əməliyyatların təkmilləşdirilməsi: elektrik və ya hidrogenlə işləyən yerüstü nəqliyyat vasitələrinin istifadəsinin təşviq edilməsi.
- Təmir və sazlama əməliyyatları: bu istiqamətdə planlaşdırılma, o cümlədən hava gəmisi mühərriklərinin yuyulmasından tutmuş izolyasına qədər olan işlər təyyarə yanacağından istifadənin azaldılmasına və dekarbonizasiyaya cəhdlərinə müsbət təsir etməkdədir.



7. Statistik göstəricilər

2023-cü ilin yanvar-oktyabr ayları ərzində yerli və xarici hava yolları şirkətləri tərəfindən 40 197 uçuş həyata keçirilmiş və 4 746 min sərnişin daşınmışdır. 2022-ci ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə uçuşlar 35% və sərnişin sayı 28% artmışdır.

Daşınma istiqamətinə əsasən sərnişinlərin və uçuşların sayı (*bütün hava yolları*)

Uçuşların sayı

| İstiqamət | 2019 | 2022 | 2023 | Dinamika |
|---------------|---------------|---------------|---------------|------------|
| Azərbaycandan | 15 552 | 12 534 | 17 701 | 41% |
| Azərbaycana | 15 555 | 12 504 | 17 679 | 41% |
| Daxili | 3 675 | 4 734 | 4 817 | 2% |
| Ümumi | 34 782 | 29 772 | 40 197 | 35% |

Sərnişin sayı (min ilə)

| İstiqamət | 2019 | 2022 | 2023 | Dinamika |
|---------------|--------------|--------------|--------------|------------|
| Azərbaycandan | 1 772 | 1 508 | 2 044 | 36% |
| Azərbaycana | 1 757 | 1 551 | 2 089 | 35% |
| Daxili | 515 | 647 | 613 | -6% |
| Ümumi | 4 044 | 3 706 | 4 746 | 28% |

Uçuşlar və sərnişinlər: yerli və beynəlxalq bölgü

Hava yolu şirkətləri üzrə uçuşların sayı

| Mənsubiyyət | 2019 | 2022 | 2023 | | Dinamika |
|--------------|---------------|---------------|---------------|-----|------------|
| | Uçuşlar | Uçuşlar | Uçuşlar | Pay | |
| Yerli h/y | 18 451 | 14 569 | 19 037 | 47% | 31% |
| Xarici h/y | 16 331 | 15 203 | 21 160 | 53% | 39% |
| Ümumi | 34 782 | 29 772 | 40 197 | | 35% |

Hava yolu şirkətləri üzrə sərnişinlərin dinamikası (min sərnişin).

| Mənsubiyyət | 2019 | 2022 | 2023 | | Dinamika |
|--------------|--------------|--------------|--------------|-----|------------|
| | Sərnişin | Sərnişin | Sərnişin | Pay | |
| Yerli h/y | 2 185 | 1 835 | 2 146 | 45% | 17% |
| Xarici h/y | 1 859 | 1 871 | 2 600 | 55% | 39% |
| Ümumi | 4 044 | 3 706 | 4 746 | | 28% |





Uçuş istiqamətləri

Bakı hava limanından hazırda 79 istiqamətə uçuşlar həyata keçirilir.

Bu, ötən il ilə müqayisədə **17% artım** deməkdir.

| Daşıyıcı | 2019 | 2022 | 2023 | Dinamika |
|------------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Yerli h/y | 37 | 32 | 43 | 35% |
| Xarici h/y | 39 | 49 | 54 | 10% |
| Ümumi | 59 | 58 | 68 | 17% |

- Bakı şəhərinə həyata keçirilən uçuşlar arasında ən böyük pay İstanbul, Naxçıvan və Moskva şəhərlərinə məxsusdur.

Başlanğıc şəhərlər üzrə uçuşların payı (Bakı xaric)

| Başlanğıc şəhər | 2019 | 2022 | 2023 | Pay | Dinamika |
|------------------|---------------|---------------|---------------|-------------|------------|
| İstanbul | 2 790 | 2 474 | 3 117 | 16% | 26% |
| Naxçıvan | 1 837 | 2 296 | 2 347 | 12% | 2% |
| Moskva | 2 072 | 1 749 | 2 462 | 13% | 41% |
| Dubay | 2 022 | 1 621 | 1 835 | 9% | 13% |
| Tbilisi | 643 | 695 | 1 271 | 7% | 83% |
| Antalya | 455 | 378 | 456 | 2% | 21% |
| Doha | 601 | 256 | 305 | 2% | 19% |
| Ankara | 337 | 325 | 454 | 2% | 40% |
| Mineralniye Vodi | 264 | 267 | 486 | 3% | 82% |
| Izmir | 190 | 315 | 393 | 2% | 25% |
| Digər | 5 652 | 4 063 | 6 285 | 32% | 55% |
| Ümumi: | 16 863 | 14 439 | 19 411 | 100% | 34% |

Azalin uçuş istiqamətləri

- **2023-cü ildə dayandırılmış istiqamətlər:** Kiyev.
- **2023-cü ildə yeni istiqamətlər:** Barselona, Kişinyov, Düşənbə, Yekaterinburq, Mahaçqala, Minsk, Novosibirsk, Astana, P Samara, Şarm Əl-Şeyx, Soçi, Trabzon, Vyana və Volqoqrad.



Xarici şirkətlərin uçuş istiqamətləri

- **2023-cü ildə yeni istiqamətlər:** Əbu-Dabi, Afina, Dalaman, Dehli, Astana, Perm, Riqa, Roma, Saratov, Şarja, Tbilisi, Urumçi və Vyana.

Yerli hava yolu şirkətləri tərəfindən sərnişin daşınması

- 2023-cü ilin yanvar-oktyabr ayları ərzində yerli hava yolları şirkətləri tərəfindən **19 037 uçuş** həyata keçirilmiş və **2 147 min** sərnişin daşınmışdır. 2022-ci ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə uçuşlar **31% və sərnişin sayı 17% artmışdır.**

| Göstərici | 2019 | 2022 | 2023 | Dinamika |
|---------------------|--------|--------|--------|----------|
| Uçuş sayı | 18 451 | 14 569 | 19 037 | 31% |
| Sərnişin sayı (min) | 2 185 | 1 835 | 2 147 | 17% |



Ölkə daxilində AHY tərəfindən həyata keçirilmiş uçuşların və daşınılmış sərnişinlərin sayı.

Uçuşların sayı

| İstiqamət | 2019 | 2022 | 2023 | Dinamika |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|-----------|
| Bakı - Naxçıvan - Bakı | 3 675 | 4 590 | 4 693 | 2% |
| Gəncə - Naxçıvan - Gəncə | - | 144 | 124 | -14% |
| Ümumi | 3 675 | 4 734 | 4 817 | 2% |

| İstiqamət | 2019 | 2022 | 2023 | Dinamika |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Bakı - Naxçıvan - Bakı | 515 | 637 | 603 | -5% |
| Gəncə - Naxçıvan - Gəncə | - | 11 | 10 | -9% |
| Ümumi | 515 | 647 | 613 | -5% |

Sərnişin sayı (min ilə)





- **AHY tərəfindən daşınan sərnişinlərin 13%-i daxili hava limanlarına/dan daşınmışdır.**
- AHY-nın **biletlərinin xarici uçuşlar üzrə orta qiyməti** 2022-ci ilin 10 ayında 300 AZN, **2023-cü ildə isə 313 AZN-dir.**
- 2023-cü ilin ilk 10 ayında AHY uçuşlarında təyyarələrdə **oturacaqların ortalama doluluq dərəcəsi 81% olmuşdur.**
 - **Batumi (97%), Mahaçqala (95%) və Tiflis (94%)** şəhərlərindən başlayan uçuşlar ən yüksək **ortalama doluluq** səviyyəsinə malikdir.
- Heydər Əliyev aeroportundan başlayan uçuşlar üçün isə bu göstərici 78%-dir.
 - Burda isə Trabzon (93%), Batumi (93%) və Mahaçqala (92%) istiqamətləri yüksək doluluq səviyyəsinə malikdir.



8. Hüquqi qanunvericilik bazası

Beynəlxalq hava daşımalarda tətbiq edilən “hava azadlıqları”

Kommersiya hüquqlarının əsasını “hava azadlıqları” təşkil edir. Hava azadlıqları yalnız müntəzəm beynəlxalq hava daşımalarına aiddir. Beynəlxalq hüquq ədəbiyyatlarında 9 “hava azadlığı” terminlərindən istifadə olunur:

| Hava azadlıqlarının qrafik təsviri | Ümumi məlumat |
|---|--|
|  | 1-ci “hava azadlığı ” A dövlətində qeydiyyatdan keçmiş daşıyıcının bu hüququ verən (B) xarici dövlətin hava məkanından, onun razılığı əsasında yerə enmədən uçub keçmək (tranzit) hüququdur. |
|  | 2-ci “hava azadlığı ” A dövlətində qeydiyyatdan keçmiş daşıyıcının bu hüququ verən xarici dövlətin (B) hava məkanından, onun razılığı əsasında, qeyri-kommersiya məqsədləri ilə yerə enməklə (texniki xidmət, yanacaq doldurmaq, qəza enməsi və.s.) uçub getmək (tranzit) hüququdur. |
|  | 3-cü “hava azadlığı ” müntəzəm beynəlxalq hava daşımalarında bir dövlətin (B) digər dövlətə (A) verdiyi hüquq əsasında təyin olunmuş daşıyıcının qeydiyyatdan keçdiyi ölkədə (A) götürülmüş sərnişinləri, yükü və poçtu digər ölkədə (B) boşaltmaq hüququdur. |
|  | 4-cü “hava azadlığı ” müntəzəm beynəlxalq hava daşımalarında bir dövlətin (B) digər dövlətə (A) verdiyi hüquq əsasında təyin olunmuş daşıyıcının digər ölkədə (B) götürdüyü sərnişinləri, yükü və poçtu daşıyıcının qeydiyyatdan keçdiyi ölkəyə (A) daşımaq hüququdur. |

| Hava azadlıqlarının qrafik təsviri | Ümumi məlumat |
|--|---|
| <p>Country A → Country B → Country C Fifth Freedom</p> | <p>5-ci "hava azadlığı" müntəzəm, beynəlxalq hava daşımalarında bir dövlətin (B) digər dövlətə (A) verdiyi hüquq əsasında təyin edilmiş daşıyıcının üçüncü ölkədən (Q və ya oraya sənişinləri, yükü və poçtu daşımaq hüququdur.</p> |
| <p>Country B → Country A → Country C Sixth Freedom</p> | <p>6-cı "hava azadlığı" müntəzəm beynəlxalq hava daşımalarında bir ölkənin (A) digər ölkəyə (B) verdiyi hüquq əsasında təyin olunmuş daşıyıcının qeydiyyatdan keçdiyi ölkədən (B) keçməklə sənişinlərin, yükün və poçtun digər ölkələr arasında (A və C) daşınması hüququdur.</p> |
| <p>Country A → Country B → Country C Seventh Freedom</p> | <p>7-ci "hava azadlığı" müntəzəm beynəlxalq hava daşımalarında bir ölkənin (A) digər ölkəyə (B) verdiyi hüquq əsasında təyin olunmuş daşıyıcının bu hüququ almış ölkənin (B) hər hansı məntəqəsinin daşımaya əlavə olunmasını tələb etməməklə sənişinlərin, yükün və poçtun bu hüququ verən dövlətin (A) ərazisindən üçüncü dövlətə (C) daşınması hüququdur.</p> |
| <p>Country A → Country B → Country B Eighth Freedom</p> | <p>8-ci "hava azadlığı" müntəzəm beynəlxalq hava daşımalarında bir ölkənin (B) digər ölkəyə (A) verdiyi hüquq əsasında, xarici ölkə (A) daşıyıcının qeydiyyatdan keçdiyi ölkənin (A) ərazisində və ya bu hüququ verən ölkənin (B) ərazisindən kənar başlamış və ya sona çatmış marşrut üzrə, həmin ölkənin (B) iki məntəqəsi (B və B2) arasında kabotaj daşımlar yerinə yetirmək hüququdur.</p> |
| <p>Country A → Country B → Country B Ninth Freedom</p> | <p>9-cu "hava azadlığı" müntəzəm beynəlxalq hava daşımalarında bir ölkənin (B) digər ölkəyə (A) verdiyi hüquq əsasında xarici ölkə daşıyıcısının (A) bu hüququ verən ölkənin (B) ərazisindəki iki məntəqəsi (B və B2) arasında kabotaj daşımlar yerinə yetirmək hüququdur.</p> |

2020-ci il 1 yanvar tarixində Azərbaycan tərəfindən birtərəfli qaydada Avropa və bəzi Şərq dövlətlərinə 5 və 7-ci hava azadlıqları rejimi tətbiq edilmişdir. Bu məlumat dövlət adından Aeronaviqasiya Məlumatları Toplusunda ("AİP") dərc edilmişdir. Bu hava azadlıqlarına əsasən, bütün xarici ölkələrin istənilən aviaşirkəti, o cümlədən Avropa aviaşirkətləri, Azərbaycanın hava limanlarından 42 dövlətə (Avropanın 29 ölkəsi2 də daxil olmaqla), uçuşlar yerinə yetirə bilər. Birtərəfli qaydada elan edilmiş qeyd edilən hava azadlıqları "COVID-19" pandemiyası ilə əlaqədar müvəqqəti olaraq qeyri-müəyyən müddətə dayandırılmış və bu dayandırma haqqında məlumat AİP-də yerləşdirilmişdir.



9. Beynəlxalq əlaqələr

Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı (İCAO)

07 dekabr 1944-cü ildə 52 dövlətin iştirak etdiyi Çikaqo Konfransında yaradılıb.

Mülki aviasiya sahəsində ən böyük və nüfuzlu təşkilat beynəlxalq standartların, beynəlxalq mülki aviasiya fəaliyyətinin texniki, iqtisadi və hüquqi sahəsində təcrübə və qaydaların işlənilib hazırlanmasına cavabdeh olan BMT-nin ixtisaslaşdırılmış təsisatıdır. İCAO-nun fəaliyyəti bütün dünyada uçuşların təhlükəsizliyinə və mülki aviasiyanın ardıcıl inkişafının təmin edilməsinə yönəldilmişdir.

İCAO-nun əsas idarəedici və işçi orqanları: Assambleya, Şura, daimi komitələr, Katiblik. Mənzil qərargahı Monrealda (Kanada) yerləşir.

İCAO-nun 188 üzvü var. Azərbaycan Respublikası daxil olmaqla (09 oktyabr 1992-ci ildə) bütün MDB-nin iştirakçı-dövlətləri İCAO-nun üzvüdür. MDB-nin Dövlətlərarası Aviasiya Komitəsi İCAO-da Hökumətlərarası təşkilat kimi qeydiyyatdan keçib.

Avropa Mülki Aviasiya Konfransı (ECAC)

Mülki Aviasiyanın Avropa Konfransı 1954-cü ildə təsis edilmişdir. Məqsədləri – Avropanın hava nəqliyyatının problemlərinin öyrənilməsi, regionda onun əlaqələndirilməsinə və inkişafına yardımın göstərilməsi, İCAO ilə əməkdaşlıq. Vəzifəsi – məsləhətçi. Üzvləri – Qərbi Avropa ölkələri və Türkiyə.

Ali orqan – Plenum Komissiyası. İcraedici orqan – Əlaqələndirici Komitə. Mülki Aviasiyanın Avropa Konfransı üçün əksər inzibati və texniki xarakterli vəzifələri İCAO-nun Regional Bürosu həyata keçirir.

Mənzil-qərargahı Parisdə (Fransa) yerləşir. 41 dövlət, o cümlədən Azərbaycan Respublikası (noyabr 2002-ci il) Konfransın üzvüdür.

Dövlətlərarası Aviasiya Komitəsi (MAK)

Dövlətlərarası Aviasiya Komitəsi 1991-ci il 30 dekabr tarixində hava məkanının istifadə edilməsinə dair mülki aviasiya haqqında Hökumətlərarası Sazişin əsasında təsis edilmişdir.

Bu günkü günə MDB üzv dövlətləri MAK-ın üzvüdürlər.

MAK-ın rolu aviasiya sahəsində vahid siyasətin və fəaliyyətin əlaqələndirilməsinə, eləcə də hava məkanının istifadə edilməsinə xidmət etməkdir.

Fəaliyyətinin əsas istiqamətləri: mülki aviasiya sahəsində vahid aviasiyaya dair qayda və prosedurların işlənilib hazırlanması və formalaşdırılması; aviasiya texnikasının və onun istehsalının vahid sertifikatlaşdırma sisteminin yaradılması və təmin edilməsi, mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə edilməsinə qarşı işlərin aparılması və s.

MAK-ın əsas struktur bölmələri: Sertifikatlaşdırılma və aviasiya qaydalarına dair Komissiya (Aviasiya registri), Aerodromların sertifikatlaşdırılmasına dair Komissiya, Hava nəqliyyatında aviasiya hadisələrinin araşdırılmasına dair Komissiya, Hava nəqliyyatına dair Komissiya.

Azərbaycan Respublikası 30 dekabr 1991-ci ildən Komitənin üzvüdür. Mənzil-qərargahı Moskvada (Rusiya Federasiyası) yerləşir.

Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası (IATA)

1945-ci ilin aprel ayında Havanada (Kuba) keçirilən 31 ölkənin 50 hava nəqliyyatı şirkətinin iştirak etdiyi Konfransda təsis olunmuşdur.

İATA hava nəqliyyatı sahəsində qeyri-hökumət təşkilatıdır. İATA-nın fikir və tövsiyələrini İKAO nəzərə alır və istifadə edir. İATA-nın üzvləri həqiqi (beynəlxalq hava daşımacılığı həyata keçirən istənilən kommersiya aviaşirkətləri) və assosiasiya edilmiş (daxili hava daşımacılığını həyata keçirən aviaşirkətləri) üzvlərə bölünürlər.

İATA tarif və rüsumlara, sərnişinlərə ümumi xidmət standartlarına dair tövsiyələrin işlənilib hazırlanması, daşıma sənədlərinin unifikasiyası və standartlaşdırılması kimi işlərlə məşğul olur, İATA-nın üzvü olan aviaşirkətlər arasında özünün xüsusi hesablama orqanı vasitəsilə maliyyə hesablamaları aparır.

İATA-nın idarəedici və işçi orqanları: Ümumi iclas, İcraiyyə Komitəsi, Daimi komitələr, Katiblik, Daşımacılıq üzrə müvəqqəti regional konfranslar.

Mənzil qərargahı Monrealda (Kanada) yerləşir.

MDB ölkələrinin bir çox iri avia şirkətləri İATA-nın üzvüdür. (Azərbaycan: mart 1997-ci il) MDB-nin Dövlətlərarası Aviasiya Komitəsi, İATA ilə 1994-cü il 05 dekabr tarixli ikitərəfli Sazişə əsasən əlaqələr yaratmışdır.