

Azərbaycanın logistika potensialı niyə beynəlxalq qiymətləndirməyə cəlb edilmir?

written by BRI Economic Team BAI İqtisadi Qrupu

Azərbaycan hökuməti uzun illərdir ölkənin global logistikada mühüm məntəqəyə çevrilə biləcəyini bəyan edərək müxtəlif və böyük investisiya tələb edən layihələr həyata keçirir. Məsələn, bir vaxtlar Çinin liderliyi ilə ortaya çıxmış [Bir kəmərlər bir yol](#) təşəbbüsü çərçivəsində Azərbaycan 2 nəhəng layihə həyata keçirdi: Xəzərin sahilində Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı tikildi, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu marşrutunun yaradılması təmin edildi. Ələt Limanının illik yükdaşıma qabiliyyəti [15 milyon ton](#) təşkil edir. Öz növbəsində, uzunluğu 850 kilometr, illik yükdaşıma qabiliyyəti 5 milyon ton olan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti Avropa və Çin arasında yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulub. Hələ layihənin başlanğıc mərhələsində bəzi [mənbələrdə](#) təkcə Ələt Limanının tikintisi üçün 1 milyard dollardan çox vəsait xərclənə biləcəyi bildirilirdi.

Son zamanlar isə Rusiya-Ukrayna müharibəsi səbəbindən Rusiyanın məruz qaldığı beynəlxalq sanksiyalar nəticəsində bu ölkənin Çin və Avropa arasında olan logistik marşrutlarının əhəmiyyətinin azalması Azərbaycanı əhatə edən Orta Dəhliz xəttinə beynəlxalq marağı əhəmiyyətli dərəcədə artırır. Orta dəhliz və ya Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi [marşrutu](#) Çin ilə Avropa arasında təqribən 8,000–10,000 km-lik məsafəni əhatə edir ki, bunun da Süveyş marşrutu ilə müqayisədə (təxminən 20,000 km) iki dəfə qısa olduğu bildirilir. Dəhlizin dəmir yolu segmenti təqribən 4,256 km məsafəni əhatə etməklə Çin, Qazaxıstan, Azərbaycan və Gürcüstan ərazisindən keçir. Xəzər dənizi üzərindən keçən dəniz segmenti isə (təqribən 508 km)

Türkmənbaşı, Kuryk və Aktau limanlarını Bakı Limanı ilə birləşdirir. Orta Dəhliz Azərbaycan ərazisindən yüklərin Avropa bazarlarına çatdırılmasını ya Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu vasitəsilə Gürcüstan və Türkiyə üzərindən, ya da Gürcüstanın Poti və Batumi limanları vasitəsilə dəniz nəqliyyatı ilə təmin edir.

Rəsmi təbliğatda davamlı olaraq ölkənin global logistikada əhəmiyyətinin artmasının ölkəyə böyük faydalar gətirəcəyi vurğulansa da, həyata keçirilən ən müxtəlif layihələrin texniki-iqtisadi əsaslandırılmaları təfsilatlı sənədlər kimi ictimaiyyət üçün açıqlanmayıb. Bu səbəbdən Orta Dəhliz marşrutunun uzunmüddətli dövrdə ölkəyə qazandıracağı iqtisadi faydalarla bağlı əsaslandırılmış rəsmi göstəriciləri görmək mümkün deyil. Lakin bu dəhlizdən ölkənin götürəcəyi potensial iqtisadi dividendləri tamamilə ayrı bir araşdırmanın mövzudur və təqdim olunan bu məqalə başqa bir suala cavab axtarır: global logistikada əhəmiyyətli bir oyunçuya çevrilməyi hədəfləyən, bunun üçün böyük məbləğdə sərmayə qoyan bir ölkə niyə özünün logistika imkanlarının beynəlxalq qiymətləndirmələrə cəlb edilməsinə maraq göstərmir? Axı dünyada bu cür qiymətləndirməni peşəkar şəkildə həyata keçirən qurum və bu qurum tərəfindən hazırlanan global [indeks](#) mövcuddur. Üstəgəl, Orta Dəhlizin əhatə etdiyi digər ölkələr (Türkiyə, Çin, Qazaxıstan və Gürcüstan) hamısı bu qiymətləndirmədə iştirak edir. Əslində, Azərbaycanın bu qiymətləndirməyə maraq göstərməsi 2 baxımdan çox önəmlidir: global logistik imkanlarının artırılması üçün həyata keçirilən nəqliyyat və infrastruktur layihələri ölkənin logistika imkanlarında hansı irəliləyişə səbəb olub və dəhlizdə olan digər ölkələrlə müqayisədə hansı göstəricilərdə ölkə daha yaxşı və ya pis vəziyyətdədir.

Bəs global logistika hansı göstəricilər əsasında qiymətləndirmə aparır və Orta Dəhliz çərçivəsində Azərbaycanın tərəfdaş ölkələrinin potensialı hansı səviyyədədir?

Logistik Performans İndeksi nəyi ölçür, necə ölçür? Dünya

Bankı 2007-ci ildən etibarən **Logistika Performansı İndeksini (Logistics Performance Index)** dərc edir. Bu indeks əvvəllər tamamilə logistika sahəsində çalışan mütəxəssislər arasında keçirilən global sorğuların subyektiv qiymətləndirmələrinə əsaslanırdı. 2023-cü ildə isə indeks genişləndirildi və ona beynəlxalq daşımaların izlənməsi üzrə geniş həcmli global məlumatlardan (konteyner daşımaları, hava yükləri və poçt logistikası üzrə məlumatlar) əldə edilən əsas performans göstəriciləri əlavə olundu. Yeni göstəricilər beynəlxalq təchizat zəncirlərinin sürətini və əlaqəliliyini ölçür. Həmin hesabatda təqdim olunan göstəricilərin məlumat mənbələri, əsaslandırılması və hazırlanma prosesi təqdim olunur.

Hesabatda ekspertlərin təqdim etdiyi izahatda bildirilir ki, logistika həm ölkə daxilində, həm də ölkələr arasında iqtisadi fəaliyyətə mühüm töhfə verir. Səmərəli logistika ticarət xərclərinin azalmasına kömək edir. Bu da öz növbəsində ticarət və regional integrasiya üçün vacibdir. Logistika xidmətlərinə yükdaşımaqların təşkili, gömrük brokerliyi, nəqliyyat (avtomobil, hava və dəmir yolu) əməliyyatları, həmçinin liman, anbar və soyuducu təchizatı ilə bağlı xidmətlər daxildir. Logistika infrastrukturunun və logistika xidmətlərinin keyfiyyətinin aşağı olması, gömrük əməliyyatlarının və prosedurlarının mürəkkəbliyi logistika xərclərini artırır. Məsələn, logistika xərcləri ABŞ-da ÜDM-in təxminən 8 faizini təşkil etdiyi halda, bir çox orta gəlirli ölkələrdə bu göstərici 15–20 faizə, aşağı gəlirli ölkələrdə, xüsusilə dənizə çıxışı olmayan və ya ada dövlətlərində isə 30 faizə qədər yüksəlir. Logistika əsasən biznes subyektlərinə aid məsələ olsa da, onun səmərəliliyi dövlət siyasətlərindən asılıdır.

Dünya Bankının Logistik Performans İndeksi ölkələr üzrə logistikanın mövcud vəziyyətini 6 komponent əsasında qiymətləndirir və həmin göstəricilər aşağıdakılardır:

- Gömrük rəsmiləşdirilməsi prosesinin səmərəliliyi;

- Ticarət və nəqliyyatla bağlı infrastrukturun keyfiyyəti;
- Beynəlxalq daşımaların rəqabətli qiymətlərlə maneəsiz təşkili;
- Logistika xidmətlərinin peşəkar və keyfiyyətli təşkili;
- Yüklərin izlənməsi və monitorinqi imkanı;
- Yüklərin planlaşdırılan və ya gözlənilən vaxtda alıcıya çatma tezliyi.

İndeks ölkələrin performansını 5 ballıq sistemlə qiymətləndirir (5 ən yüksək, 1 ən aşağı nəticə). Son qiymətləndirmədə 139 ölkə iştirak edib. Ən yüksək nəticə nümayiş etdirən ilk 3 ölkə Sinqapur, Finlandiya və Danimarkadır (4,1-4,3 bal). Ən yaxşı 10 ölkə siyahısına Almaniya, Niderland, İsveçrə, Avstriya, Belçika və Kanada kimi yüksək inkişaf etmiş ölkələr də daxildir.

Orta Dəhliz ölkələri içərisində ən yüksək nəticə 20-ci pillədə qərarlaşan Çinə məxsusdur (3,7 xal). Öz növbəsində, Türkiyə 41-ci yerdə (3,4 xal), Gürcüstan 83-cü yerdə (2,7 bal), Qazaxıstan isə 84-cü yerdə (2,7 bal) qərarlaşıb. Çinin ən yüksək göstəricisi (4 bal) infrastrukturun keyfiyyəti, ən zəif göstəricisi (3,3 bal) gömrük proseslərinin səmərəliliyidir. Türkiyədə də ən zəif nöqtə gömrüklə bağlıdır (3 bal), ən yüksək göstərici isə yüklərin planlaşdırılan vaxtda çatdırılmasıdır (3,6 bal). Gürcüstanda infrastrukturun keyfiyyəti ən zəif (2,3 bal), yüklərin vaxtında çatdırılması isə ən güclü (3,1 bal) tərəfdir. Qazaxıstanın da nəticəsi, demək olar ki, Gürcüstana uyğundur.

Azərbaycanın Orta Dəhlizin 5 əsas ölkəsindən biri kimi öz logistik performansının müstəqil və nüfuzlu beynəlxalq qiymətləndirməyə cəlbində niyə maraqlı olmamasının səbəbinə gəldikdə, bunu dəqiq söyləmək çox çətindir. Çünki indiyədək nə Azərbaycan hökuməti, nə də Dünya Bankı bu məsələyə hər hansı rəsmi münasibət açıqlamayıb. Bu baxımdan yalnız fərziyyə əsasında hansısa mümkün səbəblər səsləndirilə bilər. Azərbaycan hökuməti siyasi təbliğat vasitəsinə çevirə

bilmədiyi hansısa beynəlxalq reytinglərə maraq göstərmir. Məsələn, uzun illər elə dünya Bankının [Doing business indeksindən](#) gen-bol yararlanmaq imkanı oldu. Çünki bu indeksin metodologiyası və istifadə etdiyi indikatorlar Azərbaycanı bəzi illərdə müəyyən göstəricilər (məsələn, biznesin qeydiyyatı, makroiqtisadi sabitlik və s.) üzrə hətta siyahının ön sıralarına belə çıxarırdı. Belə ki, təbii resurs ölkələrində yüksək neft-qaz gəlirləri makroiqtisadi sabitliyə, xüsusən məzənnə və inflyasiya sabitliyinə, xarici borcun aşağı həddə saxlanmasına münbit şərait yaradır. Makroiqtisadi sabitlik isə heç də həmişə sosial-iqtisadi inkişafı müşayiət olunmasa da, onun beynəlxalq reytinglərə müsbət təsiri hökumətə *ən yüksək inkişafa malik ölkə statusu* ilə rəsmi təbliğat aparmaq üçün fürsət yaradır. Məsələn, dövlətin rəsmi informasiya agentliyi olan Azertacın *Sürətli inkişaf: 'Doing Business' indeksində Azərbaycan həqiqətləri* adlı [yazısında](#) bu yanaşma aydın görünür. Görünür, Logistik Performans İndeksi bu cür manipulyativ reytinglər üçün o qədər əlverişli imkan tanımır.