Təbriz Abdulla oğlu Yadigarov

UOT: 330.36; 339.1; JEL: F10; F19.

Azərbaycan Respublikasında dəniz nəqliyyatı və liman infrastrukturunun rəqabət qabiliyyətinin möhkəmləndirilməsi

Xülasə

Məqalədə Azərbaycan Respublikasında dəniz nəqliyyatı və liman infrastrukturunun rəqabət qabiliyyətinin möhkəmləndirilməsi üzrə Dəniz Nəqliyyat Donanmasının təsərrüfat fəaliyyətinin mövcud vəziyyəti təhlil edilərək, donanmanın təsərrüfat fəaliyyətinin nəticələrinə təsir edən amillər müəyyən edilməklə qiymətləndirilmişdir. Təhlil edilən dövr üzrə yanacaqdan istifadənin səmərəlilik göstəricisi və liman xidmətləri xərclərinin xüsusi çəkisinin artması müşahidə edildiyindən onların azaldılması məsələləri şərh edilməklə bərabər, dəniz nəqliyyatı üzrə yükdaşımalarda Azərbaycanın mövqeyinin zəif və üstün cəhətləri müəyyən edilmişdir. Məqalədə əldə edilmiş nəticələr əsaslandırılmaqla müvafiq təkliflər irəli sürülmüşdür.

Açar sözlər: *dəniz nəqliyyatı, donanma, gəlir, xərc, mənfəət,yükdövriyyəsi, liman.*

Giriş

İqtisadiyyatın və bütövlükdə sosial-iqtiadi sistemin dayanıqlılığı bütün dünya ölkələri üçün son dərəcədə vacib şərtlərdən biridir. İqtisadiyyatın dayanıqlılığındakı çatışmazlıqlar çox vaxt beynəlxalq iqtisadi əlaqələr sistemində məhsulun keyfiyyətinə və müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilmə müddətinə təsir edərək, iştirakçı ölkələrin rəqabət qabiliyyətində əks edilir. Bu isə müasir qloballaşma şəraitində sosial-iqtisadi sistemin dayanıqlılığının ölkələrin rəqabət qabiliyyətinin əsas tərkib hissələrindən biri olduğunu göstərir.Yeni qloballaşma şəraitində ölkənin iqtisadi dayanıqlılığını qiymətləndirmək üçün artım indekslərindən, yəni iqtisadiyyatın dəqiq kəmiyyət parametrlərini nəzərə alan mütəxəssis qiymətləndirmələri ilə yanaşı, iqtisadiyyatın keyfiyyət göstəricilərini nəzərə alan ekspert məlumatlarından da istifadə edilir. Bu isə o deməkdir ki, iqtisadi dayanıqlılığın qiymətləndirmə parametri keyfiyyət və kəmiyyət əlamətlərinin birləşməsi ilə təyin olunan Qlobal Rəqabətlilik İndeksidir (QRİ). Azərbaycanın bu indekslər üzrə mövqeyinin yaxşılaşdırılması iqtisadiyyatın bütün sahələrində, o cümlədən daşımaçılıq üzrə dəniz nəqliyyatında da dayanıqlı inkişafın təmin edilməsinə istiqamətlənərək əhalinin sosial-iqtisadi vəziyyətinin daha da yaxşılaşdırılmasına istiqamətlənmişdir. Azərbaycan Respublikasının dünya ölkələri ilə müqayisədə daha əlverişli coğrafi məkanda-iki nəqliyyat qovşağının kəsişməsində yerləşməsi və nəqliyyat dəhlizinin üç böyük marşrutlarından biri kimi birbaşa dəniz nəqliyyatı ilə əlaqədar olan Transxəzər marşrutunun olması, ölkəmizdə dəniz nəqliyyatının inkişafını şərtləndirən ən mühüm amillərdən biridir. İqtisadiyyatın rəqabətqabiliyyətliliyinin yüksəlməsində dəniz nəqliyyatı üzrə təyinatına görə müxtəlif tip gəmilərə sahib olan "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin Xəzər Dəniz Neft Donanması və Dəniz Nəqliyyat Donanması böyuk rol oynayır. Xəzər Dəniz Neft Donanmasının texnoloji xarakterli gəmiləri dənizdə neft-qaz hasilatında, Dəniz Nəqliyyat Donanmasının xarici sularda fəaliyyət göstərən gəmiləri isə beynəlxalq yükdaşımalarda ölkəmizi təmsil edərək, iqtisadiyyatımıza önəmli töhvə verir.

Dəniz Nəqliyyat Donanmasının təsərrüfat fəaliyyətinin mövcud vəziyyəti

Ölkə iqtisadiyyatında dəniz nəqliyyatının səmərəliliyinin və rəqabətqabiliyyətliliyinin artırılması, Böyük İpək Yolunun bərpası hesabına yükdaşımalardan və ölkəmizin tranzit

©Təbriz Abdulla oğlu Yadigarov i.f.d., AMEA İqtisadiyyat İnstitutu. E-mail: tabrizyadigarov65@gmail.com
©AMEA İqtisadiyyat İnstitutu
© www.economics.com.az

potensialından səmərəli istifadənin yüksəldilməsi respublikamızın dəniz nəqliyyatında yükdaşımaların iqtisadi səmərəliliyinin yüksəldilməsində mühüm əhəmiyyətə malikdir. Dəniz Nəqliyyat Donanması üzrə yükdaşımalar əsasən: Qazaxıstan, Türkmənistan, Rusiya, İran, Azərbaycan və Xəzərdənkənar istiqamətlər üzrə həyata keçirilir. Aşağıdakı cədvəl məlumatlarında Donanmanın 2014-2019-cu illəri əhatə edən dövrlrdə istiqamətlər üzrə yükdaşımaların həcmi əks edilmişidr.

Cədvəl 1.

İstiqamətlər üzrə Azərbaycanda dəniz nəqliyyat gəmiləri ilə yükdaşımaların həcmi

		2014	2015	2016	2017	2018	2019
	ton	1582370	819081	153263	74100	178924	370352
Qazaxıstan	%	15,93	12,37	2,64	0,89	2,18	6,21
	ton	4018515	3494856	2262893	3871627	3904824	1721839
Türkümənbaşı	%	40,45	52,75	38,97	46,4	47,42	28,85
	ton	100983	35383	134656	134098	289897	2996
Rusiya	%	1,02	0,54	2,32	1,61	3,52	0,05
	ton	251670	89298	60004	502	0	0
İran	%	2,54	1,35	1,04	0,01	0	0
	ton	213536	152379	166084	273024	139260	183120
Azərbaycan	%	2,15	2,3	2,86	3,28	1,69	3,07
	ton	24413	183139	493122	741276	962740	88215
Xəzərdənkənar	%	0,25	2,77	8,8	8,89	11,69	14,78
Cəmi maye və quru yük üzrə daşımaların həcmi	**ton**	**6191481**	**4774136**	**3270022**	**5094627**	**5475644**	**3160421**
	%	**62,31**	**72,06**	**56,31**	**61,06**	**66,49**	**52,95**
Bərə daşımalarının həcmi	ton	274098	1851728	2537326	3249885	2760405	2808321
	%	37,69	27,94	43,69	38,94	33,51	47,05
Ümumi yük daşımaların həcmi	**ton**	**9936585**	**6625864**	**5807348**	**8344513**	**8236049**	**5968742**
	%	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Mənbə. Dəniz Nəqliyyat Donanmasının statistik məlumatlarına əsasən müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Cədvəldən göründüyü kimi bütün istiqamətlər üzrə ümumi yükdaşımaların həcmi 2014-2019-cu illəri əhatə edən dövrdə azalan dinamika ilə müşahidə edilmişdir. Bərə gəmiləri ilə daşımaların həcmi həmin dövrdə əvvəlki illərlə müqayisədə artaraq 2019-cu il üzrə 2808,3 min ton olmuşdur ki, bu da ümumi yükdaşımaların 47,05%-i deməkdir. Maye və quru yük gəmiləri ilə daşımaların həcmi isə əvvəlki illərlə müqayisədə azalaraq 3160,4 min ton olmuşdur ki, bu da 2014-cü illə müqayisədə 49%, 2015-ci illə müqyisədə 33,8%, 2016-cı illə müqayisədə 3,4%, 2017-ci illə müqayisədə 38%, 2018-ci illə müqayisədə isə 42,3% azalma deməkdir. Cədvəldən göründüyü kimi Türkmənistan, Rusiya və İran limanları istiqamətində tədqiq olunan bütün dövrlər üzrə yükdaşımaların həcmi azalma ilə müşahidə edilmişdir. Qazaxıstan limanları istiqamətində maye və quru yükdaşımaların həcmi 2019-cu il də 2014-2015-ci illərlə müqayisədə azalsa da 2016-2018-ci illərlə müqayisədə artmışdır. Qeyd etmək lazımdır ki, yükdaşımaların həcminin azlması donanmanın maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətinə də mənfi səsir etmişdir. Bunları aşağıdakı cədvəl məlumatlarından görmək olar.

© *AMEA İqtisadiyyat İnstitutu*
© *www.economics.com.az*

Cədvəl 2.

Dəniz nəqliyyatı üzrə yükdaşımalardan əldə olunan gəlir, xərc və mənfəət (min manat)

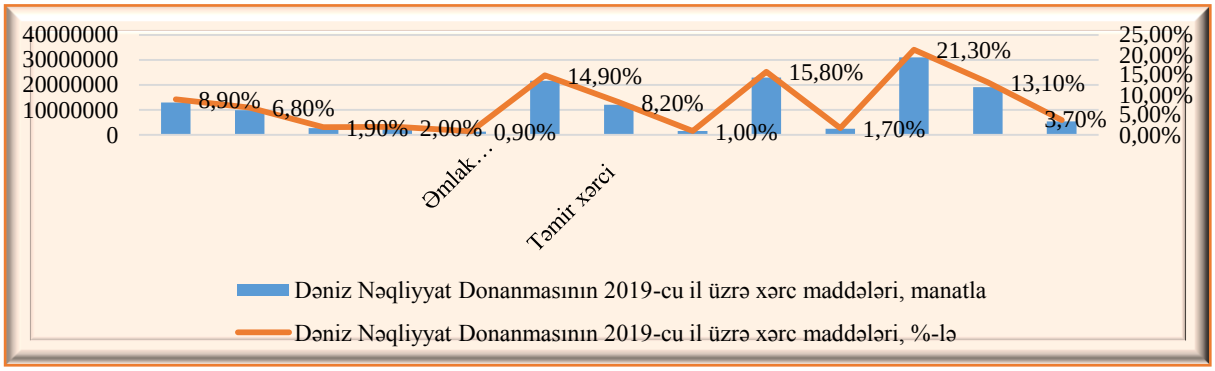
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Gəlir	106055	105497	113068	96642	101329	93178	159398	178793	168952	178200
Xərc	92115	100461	105050	107496	119029	154817	173960	162394	174677	169633
Mənfəət	**13940**	**5036**	**8018**	**-10854**	**-17700**	**-61639**	**-14562**	**16399**	**-5725**	**8567**

Mənbə. (10) məlumatlarına əsasən müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Cədvəldən göründüyü kimi 2010-2012-ci illərdə dəniz nəqliyyatında yükdaşımalardan əldə edilən gəlir xərclərlə müqayisədə yüksəlmiş və Nəqliyyat Donanması üzrə həmin dövrlərdə mənfəət əldə edilmişdir ki, bu da dəniz nəqliyyat xidmətinin rentabellik səviyyəsinin 5%-15,1% olması ilə nəticələnmişdir. 2014-2016-ci illəri əhatə edən bütün dövrlərdə və 2018-ci ildə isə donanmanın xərcləri dəniz nəqliyyatı üzrə yükdaşımalardan əldə olunan gəlirləri üstələyərək təsərrüfat fəaliyyəti 5,7 milyon manatdan 61,6 milyon manatadək ziyanla nəticələnmişdir. 2017 və 2019-cu illərdə isə Dəniz Nəqliyyat Donanması təsərrüfat fəaliyyətinin nəticələrinə görə mənfəət əldə etmişdir. Belə ki, 2017-ci ildə yükdaşımalardan 16399 min manat, 2019-cu ildə isə yükdaşımaların həcmininnin əvvəlki illə müqayisədə 27,5 % azalmasına baxmayaraq 8567 min manat mənfət əldə edilmişdir. Qeyd etmək lazımdır ki, bu mənfəət əsasən Dəniz Nəqliyyat Donanmasının tərkibində ümumi deydveyti (DWT) 38037,51 ton olan 23 ədəd xidməti-köməkçi və 13 ədəd texniki donanmanın "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin Xəzər Dəniz Neft Donanmasıın balansına verilməsi ilə əlaqədar olaraq donanmanın ümumi istismar xərclərinin azalması hesabına yaranmışdır. Təbii ki, həmin gəmilərin saxlanma xərci Xəzər Dəniz Neft Donanması üzrə dolayı xərclərin artması hesabına, neft-qaz hasilatında xidmət göstərən texnoloji gəmilərin istismar qiymətini artırmaqla SOCAR-da hasilatın maya dəyərinin artması ilə nəticələnmişdir. Bu baxımdan donanmada istismar xəclərinin bütün elementləri təhlil edilərək, optimallaşdırılması mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Aşağıdakı qrafikdə Dəniz Nəqliyyat Donanması üzrə xərclərin strukturu göstərilmişdir.

Qrafik 1.

Dəniz Nəqliyyat Donanmasının 2019-cu il üzrə istehsal xərclərinin strukturu



Mənbə. Dəniz Nəqliyyat Donanmasının statistik məlumatlarına əsasən müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Qrafikdən göründüyü kimi 2019-cu il üzrə istehsal xərclərinin tərkibində yanacaq-sürtkü materialları xərci 14,9% (21,7 mln. man), liman xidməti xərcləri isə 21,3% (31,05 mln.man) təşkil edərək bütün xərcləri ütsələmişdir. Qeyd etmək lazımdır ki, 2017-2019-cu illəri əhatə edən dövr üzrə bütün istiqamətlərdə yükdaşımaların həcminin azalmasına baxmayaraq yanacaq-sürkü materialları üzrə xərclər artmışdır. Bunu gəmilərdə yanacaqdan istifadənin səmərəlilik göstəricisini ifadə edən 1 ton x milə düşən yanacaq xərci üzrə də görmək olar.

© AMEA İqtisadiyyat İnstitutu
© www.economics.com.az

Cədvəl 3.

"Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin Dəniz Nəqliyyat Donanmasında yanacaqdan istifadənin səmərəlilik göstəricisi

	2017	2018	2019
Ümumi yükdaşıma, ton	8344513	8236049	5968742
Cəmi səfər sayı	2856	2597	2687
Yükdaşıma üzrə cəmi səfər məsafəsi, mil	749,278	724,527	769,069
Yük dövriyyəsi, ton x mil	6252360012	5967239874	4590374441
Yanacaq sərfiyyatı, ton	44986	43991	44259
1 ton x mil yük dövriyyəsinə düşən yanacaq sərfiyyatı, ton	7,19504E-06	7,37209E-06	9,6417E-06
1 ton yük daşımaya düşən yanacaq sərfiyyatı əmsalı	0,005391088	0,005341275	0,00741513

Mənbə. Dəniz Nəqliyyat Donanmasının statistik məlumatlarına əsasən müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Cədvəl məlumatlarından göründüyü kimi Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi QSC-nin Dəniz Nəqliyyat Donanmasında 2017-2019-ci illər üzrə yanacaqdan istifadənin səmərəlilik göstəricisi kimi 1 ton x mil yük dövriyyəsinə düşən yanacaq sərfiyyatı artan dinamika ilə müşahidə edilmişdir. 2019-cu ildə 2017-ci illə müqayisədə yükdaşımanın həcminin 28,5% azalmasına baxmayaraq, 1 ton x mil yük dövriyyəsinə düşən yanacaq sərfi 34 % artmışdır. 2018-cillə müqayisədə isə yükdaşımaların həcminin 27,5 % azlmasına baxmayaraq 2019-cu ildə yanacaq sərfiyyatı 30,8% artaraq istismar xərclərində 21,7 mln. man təşkil etmişdir. Analoji olaraq 1 ton yük daşımaya düşən yanacaq sərfiyyatı əmsalı da 2017-2019-cu illər üzrə artmıdır. Bütün bunlar donanmanın istismar xərclərinin artması ilə nəticələnmişdir. Donanmanın xərc maddələrini əks etdirən qrafik 2-dən göründüyü kimi liman xidmətləri üzrə xərclər 31,5 mln. manat təşkil edərək 21,3% paya malikdir. Qeyd etmək lazımdır ki, liman infrastrukturu respublikamızda Ələt Beynəxalq Dəniz Ticarət Limanının istismara verilməsi ilə əlaqədar olaraq geniş şəkildə inkişaf etmişdir.

Azərbaycanda Liman infrastrukturunun səmərəliliyi üzrə Azərbaycanın mövqeyi

Liman infrastrukturunun səmərəliliyi Dünya İqtisadi Forumunun 2018–2019-cu illər üzrə Qlobal Rəqabətlilik Hesabatlarına əsasən qiymətləndirilmişdir [12]. Həmin qiymətləndirmə üzrə (1-7 bal) bəzi ölkələr üzrə liman xidmətlərinin səmərəlilik indeksidir. Tədqiqatlar göstərir ki, dünya ölkələri üzrə Dəniz Liman xidmətlərinin səmərəliliyi indeksinə görə Sinqapur 2018-2019-cü illərdə 6,4 və 6,5 indekslə liderlik etmişdir. Azərbaycan Respublikasında isə liman infrastrukturunun səmərəlilik indeksi 2018-2019-cu illərdə Xəzəryanı və bəzi region ölkələrlə müqayisədə daha yüksəkdir. Dəniz Liman xidmətlərinin səmərəliliyi indeksinə (1-7) görə Azərbaycan Respublikasının 2019-cu ildə dünyanın 141 ölkəsi arasında mövqeyi 5,1 indekslə 25 yerdə olmuşdur ki, bu da 2018-ci illə müqayisdə 4 pillə irəliləmə deməkdir. Bu indeksə görə Azərbaycan Xəzəryanı ölkələrlə və Türkiyə ilə müqayisədə daha yüksək mövqeyə sahib olsa da, həmin dövrlərdə liman əməliyyatları üzrə gəmilərin giriş-çıxış əməliyyatlarına sərf edilən vaxt itkiləri onun mövqeyinin yaxşılaşdırılmasına mənfi təsir etmişdir. "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin məlumatlarına əsasən tərtib edilmiş aşağıdakı cədvəl və diaqramda gəmi tipləri üzrə liman əməliyyatlarında səmərəsiz vaxt itkilərindən bunları daha aydın görmək olar. Cədvəldən göründüyü kimi 2019-cu il üzrə istismarda olan maye və quru yük gəmilərinin Azərbaycan limanlarında vaxt itkisi Rusiya ilə müqayisədə yüksək olsa da, digər Xəzəryanı ölkələrin limanları ilə müqayisədə aşağı olmuşdur. Lakin, bu vaxt itkiləri dünya ölkələri illə müqayisədə olduqca yüksəkdir.

© *AMEA İqtisadiyyat İnstitutu*
© *www.economics.com.az*

Cədvəl 4.

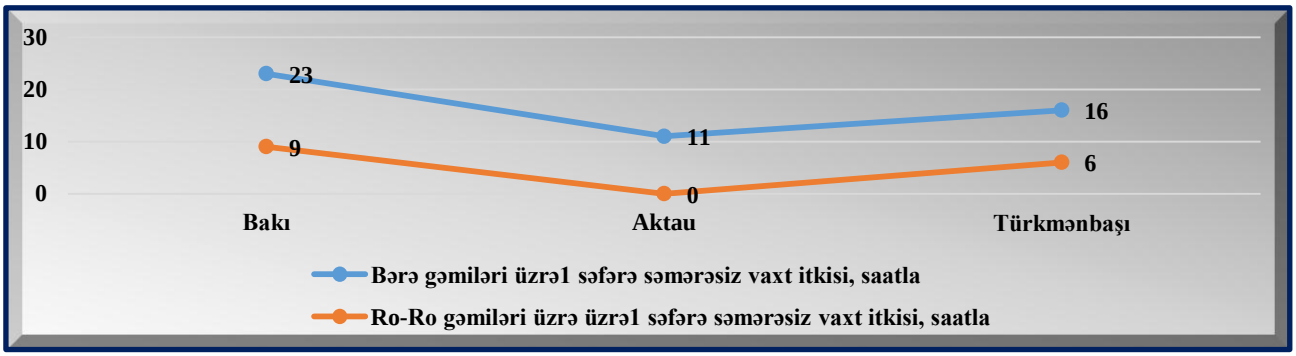
Limanlarda səmərəsiz vaxt itkiləri (2019)

Böşdayanma səbəbləri	Azərbaycan		Qazaxıstan		Türkmənistan		Rusiya		İran		Digər	
	Maye yük gəmi-ləri	Quru yük gəmi-ləri	Maye yük gəmi-ləri	Quru yük gəmi-ləri	Maye yük gəmi-ləri	Quru yük gəmi-ləri	Maye yük gəmi-ləri	Quru yük gəmi-ləri	Maye yük gəmi-ləri	Quru yük gəmi-ləri	Maye yük gəmi-ləri	Quru yük gəmi-ləri
Körpü gözləmə	3.437		512	189	38.06	2.897	576	4.158			3.816	9.391
Yük gözləmə												
Yükləmə zamanı gözləmə	5	929			92	897		291			8	253
Boşaltma zamanı gözləmə	66	214		19		11	14	2.206			565	1.066
Hava şəraiti ilə əlaqəli gözləmə	1.177	135	247	32	724	594	18	2.309			33	2.746
Kanal-boğaz gözləmə		56		144	33	159		3.245			903	2.873
Sənədləşmə gözləmə	4	24		148	263	209		208			39	334
Komissiya gözləmə	33	7		18	81	5	6					1
Yanacaq gözləmə		3			27							
Texniki xidmət	181		11	19	80	150		678				1.196
Nasazlığın aradadan qaldırılması												
Sərəncam gözləmə	305	1.259	321	15	2.766	88		155			4.848	354
Fraxtcının təlimatını gözləmə	4.085		6.374		47.267	253	21				416	
Digər	547	242	553	28	1.497			1.063			68	986
Cəmi	**9.838**	**3.845**	**8.017**	**613**	**90.888**	**5.264**	**635**	**14.312**	**0**		**10.696**	**19.14**
Limana girişlərin sayı:	**317**	**25**	**52**	**3**	**258**	**33**	**28**	**154**			**46**	**243**
1 səfərə səmərəsiz vaxt itkisi	**31,04**	**153,8**	**154,2**	**204,3**	**352,3**	**159.5**	**22,7**	**92,93**			**232,5**	**78,77**

Mənbə: Dəniz Nəqliyyat Donanmasının materiallarına əsasən müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Qrafik 2.

Bakı, Aktau və Türkmənbaşı limanlarında Bərə və Ro-Ro gəmiləri üzrə liman əməliyyatlarında 1 səfərə səmərəsiz vaxt itkisi



Mənbə: Dəniz nəqliyyat donanmasının materiallarına əsasən müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Qrafikdən göründüyü kimi Bakı limanında Bərə gəmiləri üzrə liman əməliyyatlarında 1 səfərə səmərəsiz vaxt itkisi 2019-cu ildə 23 saat təşkil etməklə Aktau limanı ilə müqayisədə 12 saat, Türkmənbaşı limanı ilə müqayisədə isə 7 saat yüksək olmuşdur. Bu hal Ro-Ro gəmilərində də müşahidə edilmişdir. Qeyd etmək lazımdır ki, liman əməliyyatlarında baş

© AMEA İqtisadiyyat İnstitutu
© www.economics.com.az

verən səmərəsiz vaxt itkilərinin 153 saatını gəmilər texniki xidmət təşkil etmişdir. Bu isə hal-hazırda Dəniz Nəqliyyat Donanmasında 1984-1985-ci illərdə inşa edilmiş Ro-Ro tipli 34 TİR tutumlu iki ədəd-"F. Əmirov" və "Q. Qarayev" gəmilərinin yaşının 30 ildən yüksək olması ilə tez-tez texniki xidmətdən keçməsi ilə izah edilir. Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycan Respublikasının dəniz daşımaçılığı üzrə göstəriciləri Dünya İqtisadi Formunun hesabatlarına əsasən təyin edilən daşımaçılıq indeksinə daxil olan alt indekslər üzrə məlumatları tam əhatə etmədiyindən, 2010-2019-cu illər üzrə dəniz daşımaçılığı üzrə beynəlxalq rəqabət qabiliyyətlilik indeksində mövqeyi(0-157,1) təyin edilməmişdir. Bu indeks üzrə dünyanın 140 ölkəsi üzrə 2018-ci ildə 158, 8 balla, 2019-cu ildə isə 187,7 balla ÇİN XR-ı liderlik etmişdir.

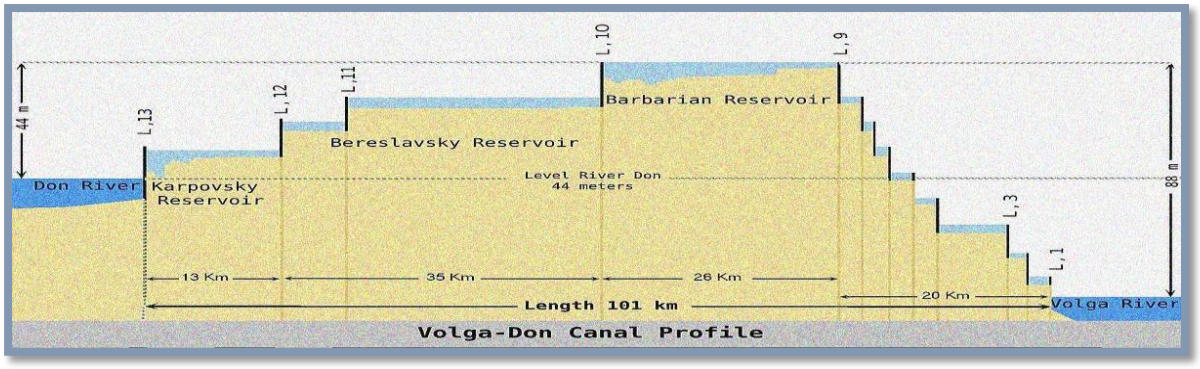
Xəzər dənizində istismar olunan gəmilərin Volqa-Don Gəmiçilik Kanalı ilə dünya sularında dəniz nəqliyyat xidmətləri üzrə potensial imkanları

Uzunluğu 101 km, eni 40-50 metr olan Volqa-Don Gəmiçilik Kanalı (VDGK) Volqa-Kama və Azov-Don hövzələrini, o cümlədən Baltik, Qara, Ağ, Azov və Xəzər dənizlərini birləşdirmək üçün nəzərdə tutulan Vahid Dərin Su Sisteminin bir hissəsidir. Stalinin rəhbərliyi altında 1952-ci ildə tikintisi başa çatan bu kanal Volqa və Don çayları ərazilərinin nəqliyyat əlaqələrini yaxşılaşdırılmasında mühüm rol ynayır. Qeyd etmək lazımdır ki, 3700 km uzunluğa malik olmaqla Avropada ən uzun çay olan Volqa çayı ilə, Rusiya üzrə gəmilərlə ümumi çay yük daşımalarının üçdə iki hissəsi daşınır. Amma mənbəyini VDGK vasitəsilə Don ilə əlaqələndirilənə qədər Xəzərə töküldüyündən, Volqa çayının açıq dənizlərlə əlaqəsi olmamışdır [4]. Qeyd etmək lazımdır ki, Xəzərdən xarici sularda üzmək üçün səfərə çıxan yük gəmilərinin Volqa-Don kanalından keçməsi üçün Volqa-Don kanalının profilini əks etdirən şəkildən də göründüyü kimi eninə profil üzrə suayrıcıda suyun səviyyəsi Volqa çayının səviyyəsindən 88 metr, Don çayının səviyyəsindən isə 44 metr hündürlükdə yerləşdiyindən, bu hündürlük fərqini onun trassasında yerləşən 100 müxtəlif qurğu, o cümlədən 13 şlyuz vasitəsilə həmin gəmilərin Xəzərdən 88 metr qaldırılması və Don səviyyəsinə 44 metr endirilməsi tələb olunur. Son məntəqəsi Don çayında yerləşən Kalaç limanı olan kanal Similyansk su anbarından qidalanır, buradan su üç nasos stansiyası vasitəsi ilə suayırma beyfinə ötürülür və sonra Volqa yamacı iləVolqa çaının çıxışına daxil olur (öz hərəkəti ilə). Don yamacı (54 m) üzrə, gəmilər 4 şlyüzla suayrıcı byfə 26 m qaldırılır. Buradan isə Volqa yoxuşuna 21m daxil olaraq, 9 şlyüz vasitəsi ilə Volqa şayı ilə birləşənə qədər endirilir. Suyun səviyyəsini kanal daxilində tarazlaşdırmaq məqsədi ilə kanalda ümumi sahəsi 84 km olan Karpovka, Bereslavka və Varvarovka su anbarları yaradılmışdır ki, bu su anbarlarında gəmilərin yolu 45 km təşkil edir. Volqa və Don çayları arasında tranzit daşımaları həyata keçirmək üçün kanalda 10 liman fəaliyyət göstərir.Bunu aşağdakı qrafikdən görmək olar [6]. Göründüyü kimi Volqa çayından keşən gəmilər 9 şlyüz vasitəsi ilə qaldırılır, sonra isə 60 km məsafə qət edərək suayrıcına daxil olurlar. Gəmilər 4 şlyüz vasitəsi ilə 38 km məsafədə endirilərək Volqa çayından kanal vasitəsi ilə qara dəniz sularına daxil olur. Kanalın indiki dərinliyi 3,20 metrdir olduğundan bu kanal yalnız kiçik gəmilərin hərəkətinə imkan verir. Əlavə olaraq, soyuq regiondan keçdiyinə görə kanalın kommersiya məqsədləri üçün istifadəsi oktyabr ayının sonunda dayandırılır və mart-aprelin aylarında açılır. Bütün bunlar Azərbaycan Respublikası və eyni zamanda Xəzəryanı ölkələr üzrə Qazaxıstan və Türkmənistan gəmilərinin də dünya sularında istismarı zamanı böyük həcmli gəmilərinin istismarını məhdudlaşdıraraq gəmilərin rəqabət qabiliyyətlilik indeksini azaldır. Həmçinin VDGK-nın məhdudiyyətləri ilə bərabər, 1936-cı ilin əvvəlindən Stalinin bütün əcnəbi gəmilərin SSRİ-nin daxili su yollarından istifadə etməsinə qadağa qoyduğu, Rusiya Daxili Su Yolları Qanununun 5-ci maddəsinin 1994-cü ilə qədər davam etməsi və sonralar bu qaydalara

© *AMEA İqtisadiyyat İnstitutu*
© *www.economics.com.az*

kiçik dəyişikliklərin edilməsi hesabına xarici bayraq altında üzən gəmilərin yalnız Rusiya dövlətinin icazəsi ilə kanaldan keçməsinə icazə verildi. VDGK-nın istifadəsi üçün tariflərdə Rusiyalı gəmi sahibləri keçid üçün 5000-6000 ABŞ dolları ödəsələr də, digər ölkələrin o cümlədən də azərbaycanlı gəmi sahibləri tərəfindən hər bir gəmi keçidi üçün 20000-25000 ABŞ dolları məbləğində vəsaitin ödənilməsi ilə bərabər keçid məqsədi ilə icazələrin alnmasına sərf olunan vaxt itkiləri də gəmilərin Xəzərdən kənar sularda istismarını çətinləşdirən amillərdəndir. Bütün bu kimi problemlərlə yanaşı, Volqa-Don kanalının dərinliyi olduqca aşağı olduğundan, həmin kanalla yalnız quru yük gəmiləri ilə orta hesabla maksimum 2500-3000 mt (metrik ton) yük daşınması mümkündür. Bu isə Süveyş kanalı ilə müqayisədə 5,-6,4 dəfə, Panama kanalı ilə müqayisədə isə 4-4,8 dəfə aşağıdır. Belə ki, Suveyş kanalında 160 000 mt, Panama kanalında isə 120 000 mt yük daşınması mümkündür [3].

Qrafik 3.



Volqa-Don kanalı vasitəsilə xarici sulara buraxılan gəmilərin yükgötürmə qabiliyyətinin 5000 tonadək olması, həmçinin keçid üçün ödənişlərin yüksək olması Azərbaycan Respublikasında gəmiçiliyin inkişafı və rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi məqsədi ilə BDT-nın tələblərinə uyğun olan və yükgötürmə qabiliyyəti daha yüksək gəmilərin Azərbaycanda deyil, xarici ölkələrdə inşa edilməsi hal-hazırkı şəraitdə daha məqsədəuyğundur. Bununla bərabər gələcəkdə "Avrasiya" kanalının inşa edilməsində region ölkələrinə, o cümlədən Orta Asiya dövlətlərinə daha çox faydalı olduğundan həmin ölkələrin iqtisadi və siyasi mənafeləri naminə birləşmələri mühüm əhəmiyyət kəsb edə bilər. Bu kanal 10000 tona qədər yükgötürən gəmilər üçün nəzərdə tutulduğundan və onlar "Avrasiya" kanalının vasitəsi ilə Azov, Qara və Aralıq dənizlərilə maneəsiz üzəmə imkanlarını əldə edəcəklər. Həmçinin, "Avrasiya" kanalı layihəsi Türkiyə və Azərbaycan üçün də olduqca əhəmiyyətlidir. Bu onunla izah edilir ki, Qazaxıstanın Xəzər dənizi limanlarının modernləşdirilməsi ticarət və əməkdaşlığın inkişafına şərait yaratmaqla bərabər, "Avrasiya" kanalı Bakı-Tiflis-Qars istiqamətində dəmiryol daşımalarını da fəallaşdıracaqdır[6]. Belə ki, 16,5 milyon ton buraxılış qabiliyyətinə malik olan Volqa-Don kanalı ilə müqayisədə bu yeni kanal ildə 58 milyon tonadək böyük həcmdə buraxılış qabiliyyətinə malik olacaqdır.

Cədvəl 5.

Dəniz nəqliyyatı üzrə yükdaşımalarda Azərbaycanın mövqeyinin qiymətləndirilməsi

Güclü tərəfləri	İmkanlar
Azərbaycanın logistika və nəqliyyat dəhlizləri lahiyyəsində, Şərq-Qərb, Şimal-Cənub marşurutları üzrə bütün nəqliyyat vasitələrinin qovşağına çevrilən, nəqliyyat habının yaradılması; -yükdaşımalara sərf edilən xərcin digər nəqliyyat növü ilə müayisədə aşağı olması; - kadr potensialının, o cümlədən potensial gənc nəslin olması; -ölkənin coğrafi baxımdan əlverişli mövqedə yerləşməsi hesabına regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevrilmək	- Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı ərazisində azad iqtisadi zonanın və Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu ərazisində logistika qovşağının ("hub") yaradılması hesabına tranzit yüklər üzrə əlavə dəyərin yaradılması imkanları; - makroiqtisadi sabitliyin təmin olunması imkanları; - İran üzərindən iqtisadi sanksiyaların götürülməsi ilə İranı Rusiya və Avropa ilə birləşdirən Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin işə salınması, İran, Hindistan və Pakistan mallarının

© AMEA İqtisadiyyat İnstitutu
© www.economics.com.az

potensialının olması; -regionda və dünyada ticarət həcminin artması və rəqabətin yüksəlməsi; -Volqa-Don kanalı vasitəsi ilə böyük regional bazarlara çıxış imkanları; -dəniz nəqliyyatının fəaliyyəti üçün ümumi infrastrukturun mövcudluğu; -ölkədə yeni liman kompleksinin tikintisi və qonşu ölkələrlə yeni dəmir yolu əlaqələrinin qurulması kimi bir sıra mühüm infrastruktur layihələrinin həyata keçirilməsi hesabına multimodal daşımaçılıq imkanlarının yaranması;	Azərbaycan üzərindən bu dəhliz vasitəsilə Avropaya daşınması imkanlarının yaradılması; -Azərbaycan Respublikasında gəmiçiliyin inkişafı və rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi məqsədi ilə yükgötürməqabiliyyəti daha yüksək olan gəmilərin Türkiyədə inşa edilməsi imkanları; - gələcəkdə "Avrasiya" kanalının inşa edilməsində region ölkələrinin, o cümlədən Orta Asiya dövlətlərinə daha çox faydalı olduğundan onların iqtisadi və siyasi mənafeləri naminə daha çevik birləşmə imkanlarının əldə edilməsi və yüksək yükgötürmə qabiliyyətinə malik olan gəmilərin "Avrasiya" kanalının vasitəsi ilə Azov, Qara və Aralıq dənizlərilə maneəsiz üzmə imkanlarının əldə edilməsi; -16,5 milyon ton buraxılış qabiliyyətinə malik olan Volqa-Don kanalı ilə müqayisədə "Avrasiya" kanalı layihəsinin ildə 58 milyon tonadək böyük buraxılış qabiliyyətinə malik olma imkanları hesabına Qazaxıstanın Xəzər dənizi limanlarının modernləşdirilməsi ticarət və əməkaşlığın inkişafına şərait yaratmaqla bərabər, Türkiyə və Azərbaycan üçün üçün daha səmərəli olan "Avrasiya" kanalı Bakı-Tiflis-Qars istiqamətində dəmiryol daşımalarını da fəallaşdırma imkanları;
Zəif tərəfləri	**Gözləyən xarici təhlükələr**
- dəniz nəqliyyat xidmətlərinin differensiasiyasının zəif inkişafı; -dəniz nəqliyyatı və liman əməliyyatlarında logistika sahəsi üzrə ixtisaslı kadr potensialının az olması; - əmək məhsuldarlığının yüksək olmaması; - maliyyə çatışmazlığı, gəmilərin yaşının yüksək olması; - dəniz nəqliyyat xidmətlərinin qənaətbəxş səviyyədə olmaması; - dəniz nəqliyyat xidmətlərində beynəlxalq təcrübəyə əsaslanan müasir biznes modelinin qurulmaması; - innovativ fəaliyyət mexanizmlərinin aşağı səviyyədə olması; - Xəzər hövzəsində üzən gəmilərin potensial yükgötürmə imkanlarının aşağı olması, Xəzər dənizində küləkli günlərin çoxluğu və dənizin dərinliyinin az olması; -Volqa-Don kanalı vasitəsi ilə xarici üçgüçülüyə buraxılan gəmilərin yükgötürmə qabiliyyətinin 5000 tonadək olması, həmçinin keçid üçün ödənişlərin yüksək olması; -Gəmilərin Azərbaycan limanlarına giriş-çıxış əməliyyatlarına sərf etdikləri səmərəsiz vaxt itkilərinin yüksək olması; -Xəzərdən kənarda istismar olunan gəmilərin yük götürmə qabiliyyətinin aşağı olması; -Xəzər dənizində və xarici ölkələrdə istismar olunan Azərbaycana məxsus gəmilərində ekoloji göstəricilərinin zəif olması və gəmilərin istismarı zamanı yaranan zərərli qazları dəniz suyu ilə yuyan skubberlərin gəmilərdə quraşdırılmaması; - 2014-2019-cu illəri əhatə edən dövr üzrə Qazaxıstan, Türkmənistan, Rusiya, İran, Azərbaycan və Xəzərdənkənar istiqamətlər üzrə Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi QSC-nin balansında olan gəmilərlə yükdaşımaların həcminin kəskin azalması; -gəmi agentləri və brokkerlərin yük göndərənlərlə əlaqəsininin zəif olması; -İstiqamətlər uzrə yükün azalması, bəzi istiqamətlərdə (Mahaçqala-Bakı/Dübəndi /Səngəçal, Türkmənbaşı-Maxaçkala , Alaca-Türkmənbaşı, Türkmənbaşı-Okarem) isə ümumiyyətlə yükün olmaması; -gəmilərin əksəriyyətinin köhnə olması və digər şirkətlərə məxsus gəmilərlə rəqabətin artması; - ümumi dedveyti 9346 ton, yükgötümə qabiliyyəti 6926 ton və sərnişin götürmə qabiliyyəti 67 nəfər olan Ro-Ro tipli 1984-1985-ci illərdə istehsal edilmiş cəmi iki ədəd 34 vaqon tutumlu gəminin olması; -Ro-Ro və quru yük gəmilərinin təsərrüfat fəaliyyətinin ziyanla nəticələnməsi; -gəmilərin faktiki təmirdən çıxma müddətinin, plan üzrə təmirdən çıxma müddətini daima üstələməsi; -2017-2019-cu illər üzrə bütün istiqamətlər üzrə gəmi tipləri üzrə yükdaşımaların həcminin azalmasına baxmayaraq, yanacaqdan istifadənin səmərəlilik göstəricisinin, 1ton*milə düşən yanacaq xərcinin artması; -gəmişilikdə optimal idarəetmə səviyyəsinin aşağı olması; -maliyyə resurslarının az olması.	- Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi QSC-nin təsərrüfat fəaliyyətinin normal tənzimlənməsinin və rəqabət qabiliyyətlilik indeksinin SOCAR-dan sıx asılılığı; - neftin qiymətində kəskin azalma nəticəsində gəmiçiliyin inkişafında investisiya fəallığının zəifləməsi ehtimalı; -rəqib müəssisələrin daşımaçılıqda fraxt qiymətlərini azalda bilmə imkanlarının olması; - dəniz nəqliyyatı üzrə daşımaçılıqda maye yük gəmilərinə tələbatın azalması; -dəniz nəqliyyatında rəqabətin kəskinləşməsi; - dəniz nəqliyyatı üzrə daşımaçılıqda ekoloji mühitin qorunması ilə bağlı gəmilərə BDT tərəfində qoyulan tələblərin artması; - infrastruktur layihələrinin tikilib başa çatdırılmasında ləngimələrin olması; -gəmilərin Volq-Don kanalı vasitəsi ilə xarici sulara çıxma imkanlarının Rusiya Federasiyası ilə münasibətlərdən kəskin asılılığı; -Avropanı Orta Asiya və Çinlə birləşdirən Şərq-Qərb dəhlizinə alternativ olan Transsibir, Transsibir-Qazaxıstan və dəniz daşımaları kimi marşrutlar, habelə İranla Türkmənistanın dəmiryol xətlərinin birləşdirilməsi ilə dəhlizdə güclü rəqabətin yaranması; -İranda dəniz nəqliyyatı üzrə yükdaşıamlardan yüksək gəlir əldə edilməsi məqsədi ilə böyük yük götürmə qabiliyyətinə malik yeni gəmilərin inşasına ayrılan maliyyə vəsaitlərinin kəskin artması - gələcəkdə Xəzəryanı ölkələrin və xəzərdə istismar edilən gəmişilik şirkətlərinin rəqabətqabiliyyətlilik səviyyəsinin mümkün ola biləcək yüksəlişi.

© AMEA İqtisadiyyat İnstitutu
© www.economics.com.az

Nəticə

Dünya İqtisadi Formunun 2018-2019-cu illəri əhatə edən qlobal rəqabətqabiliyyətlilik hesabtına əsasən Azərbaycan Respublikasının dəniz daşımaçılığı indeksi üzrə (0-157,1) mövqeyi müəyyən edilməmişdir. Bu indeks üzrə dünyanın 140 ölkəsi üzrə birinçilik 2018-ci ildə 158, 8 balla, 2019-cu ildə isə 187,7 balla ÇİN XR-nın üzərinə düşmüşdür. Tədqiqat nəticəsində müəyyən edilmişdir ki, daşımaçılıq üzrə gəmilərin rəqabət qabiliyyətinin aşağı düşməsinə təsir edən amillərdən biri də Azərbaycan gəmilərinin Dünya Okeanı ilə əlaqəsi olmayan Xəzər dənizindən yalnız Volqa-Baltik və Volqa-Don su sitemi vasitəsi ilə Dünya Okeanına çıxma imkanının olmasıdır. Volqa-Don kanalı və onun məhdudiyyətləri bütünlükdə Xəzəryanı ölkələrin dəniz nəqliyyatı üzrə rəqabət qabiliyyətlilik indeksinin aşağı düşməsinə səbəb olmuşdur. Tədqiqat nəticəsində müəyyən edilmişdir ki, Azərbaycan Respublikasının 2019-cu ildə Dəniz Liman xidmətlərinin səmərəliliyi indeksi 5,1 olmaqla dünyanın 141 ölkəsi arasında mövqeyinə görə 25-ci yerdə yerdə qərarlaşmışdır ki, bu da 2018-ci illə müqayisdə 4 pillə irəliləmə deməkdir. Belə ki, 2018-ci ildə Azərbaycan Respublikasının dəniz liman xidmətlərinin səmərəlilik indeksi 2018-ci ildə 4,9 olmaqla 140 ölkə arasında mövqeyi 29 olmuşdur. Dünya ölkələri üzrə Dəniz Liman xidmətlərinin səmərəliliyi indeksinə (1-7) görə Sinqapur 2018-2019-cü illərdə 6,4 və 6,5 indekslə liderlik etmişdir. Azərbaycan Respublikası üçün bu göstərici region ölkələrlə müqayisədə yüksək olsa da digər ölkələrlə müqayisədə aşağıdır. Azərbaycan Respublikasının liman infrastrukturunun səmərəlilik indeksinə görə mövqeyinin daha da yaxşılaşdırılması məqsədi ilə limanlara gəmilərin giriş-çıxışına sərf edilən zaman minimumlaşdırılmalı, səmərəsiz vaxt itkiləri azaldılmalı, limanlara yük axınlarının cəlb edilməsi probleminin həlli istiqamətində liman-loqistika xidmətlərinin fəaliyyətində beynəlxalq təcrübədən, o cümlədən Sinqapur təcrübəsindən istifadə edilməli və gəmilərin limanlara giriş-çıxışına sərf edilən zamanın minimumlaşdırılması məqsədi ilə bütün prosedurlar sadələşdirilməlidir. Həmçinin Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi məqsədi ilə Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmişiliyi QSC-nin balansında olan gəmilərin tərkibi yenilənməli və istismar müddəti keçmiş gəmilərin istismardan çıxarılaraq başqa təyinatla istifadə edilməsi daha məqsədə uyğundur. Aparılan tədqiqat işi göstərir ki, rəqabətqabiliyyətlilik indeksinə təsir edən amillərdən biri kimi, gəmilərin ekoloji göstəricilərinin BDT-nn tələblərinə uyğun olaraq təmin edilməsi, yük götürmə qabiliyyəti yüksək olan gəmilərin inşa edilməsi dəniz daşımaçılığı üzrə gəmilərin fraxt qiymətinə təsir edərək rəqabət qabiliyyətlilik indeksinin artması ilə bərabər fraxtdan əldə edilən gəlirin yüksəlməsinə də təsir edəcəkdir. Beləliklə, Azərbaycanda liman xidmətlərinin səmərəliliyinin artırılması məqsədi ilə limanlarda yük yanalma körpüləri üzrə emal olunan yüklərin emal prossesi optimallaşdırılmalı, qeyri-müəyyənlik şəraiti müəyyən edilməklə gəmilərin səmərəsiz vaxt itkisnə təsir edən amillərin minimumlaşdırılması məqsədi ilə bütün sahələr üzrə fəaliyyətdə olan gəmi və liman agentlərinin, ekspeditorların, brokerlərin və operatorlarının funksiyaları beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılmalı, nəqliyyat-loqistikasında ekspedisiya xidmətləri universallaşmalı və Azərbaycanda dünya təcrübəsinə əsaslanaraq nəqliyyat loqistikası üzrə nəqliyyat qovşağının vahid idarə edilməsi sistemi yaradılmalıdır.

Ədəbiyyat

1.Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş "Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi".
2.Əsədov A.M., Ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında nəqliyyat sisteminin rolu. AMEA-nın İqtisadiyyat İnstitutu, Bakı 2006, səh.323-329
3.Yadigarov T. A . Dononmanın təsərrüfat fəalliyyətinin optimallaşdırılmasında iqtisad-riyazi modellərin tətbiqinin əhəmiyyəti. ADDA Elmi əsərləri Бакы, «Bakı»2016. №1 S.89-92
4.Yadigarov T. A . Azərbaycanın xarici-iqtisadi əlaqələr sistemində dəniz nəqliyyatının rolu. ADDA-nın Elmi əsərləri Бакы,«Bakı»2015. №1 S.129-134
5. Yadigarov T. A. "Əməliyyatlar tədqiqi və ekomometrik məsələlərin MS Excel və Eviews proqram paketlərində həlli: nəzəriyyə və praktika"(Monoqrafiya) Bakı, «Avropa» nəşriyyatı, 2019,-355 səh.
6. Yadigarov T. A. Dəniz nəqliyyatının iqtisadi artıma təsirinin qiymətləndirilməsi "Azərbaycan Respublikası iqtisadiyyatının davamlı inkişafında innovasiyaların rolu" mövzusunda NDU-də keçirilən Respublika Konfransı, 29 fevral 2020-ci il.,s.146-154

© AMEA İqtisadiyyat İnstitutu
© www.economics.com.az

7. Amit, R., Schoemaker, P. J. (1993). Strategic assets and organisational rent. Strategic Management Journal, Vol. 14, p. 33–46.
8. Parasuraman, A., Zeithaml, V. A., Berry, L. L. (1988). SERVQUAL: a multi-time scale for measuring consumer perceptions of the service quality, Journal of Retailing, Vol. 64(1), p. 12–40.
9. Porter, M. E. (1998), The Competitive Advantage of Nations. Palgrave, 855 p.
10. https://www.stat.gov.az/news/
11.http://stats.unktad.orq/fleetwnership.
12. https://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2018, 2019

Табриз Абдулла оглы Ядигаров

Повышение конкурентоспособности морского транспорта и портовой инфраструктуры в Азербайджанской Республике

Резюме

В статье проанализировано текущее состояние хозяйственной деятельности Морского транспортного флота по повышению конкурентоспособности морского транспорта и портовой инфраструктуры в Азербайджанской Республике и дана оценка факторов, влияющих на результаты хозяйственной деятельности флота. В связи с повышением эффективности использования топлива и расходы портовых услуг в анализируемом периоде прокомментировано вопросы их снижения, были выявлены слабые стороны и преимущества позиции Азербайджана в морском транспорте. На основании полученных результатов в статье были внесены соответствующие предложения.

Ключевые слова: *морской транспорт, флот, доходы, расходы, прибыль, грузооборот, порт.*

Tabriz Abdulla Yadigarov

Increasing the competitiveness of maritime transport and port infrastructure in the Republic of Azerbaijan

Summary

The article analyzes the current state of the economic activities of the marine transport fleet to improve the competitiveness of sea transport and port infrastructure in the Azerbaijan of Republic for 2010-2019 and an assessment of the factors influencing the results of the economic activities of the fleet. In connection with the increase in the efficiency of fuel use and the costs of port services in the analyzed period, the issues of their reduction were discussed, weaknesses and advantages of Azerbaijan's position in sea transport were identified. Based on the results obtained, the corresponding proposals were made in the article.

Key words: *sea transport, fleet, income, expenses, profit, cargo turnover, port.*

Elmi redaktor: i.f.d., dos. Y.Məmmədov
Daxil olub: 01.10.2020.
Çapa qəbul olunub: 08.10.2020.

© AMEA İqtisadiyyat İnstitutu
© www.economics.com.az