

<http://istiqlal.az/news/69727.html>

## Bir il öncə tərifi lənən, bir il sonra tənqid olunan “Azərbaycan Dəmir Yolları” - *araşdırma*

30/09/2020 [18:03] - İqtisadiyyat (33)



Təxminən bir il öncə, ötən ilin noyabrında “Azərbaycan Dəmir Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədri Cavid Qurbanov prezident İlham Əliyevin qəbulunda olarkən bu sahədəki “inqilabi işlərdən” danışmışdı. Dövlət başçısı da məmnunluğunu ifadə etmişdi. O, dəmir yolu infrastrukturuna böyük investisiyalar qoyulduğunu, bunun hesabına “böyük dərəcədə inkişaf” getdiyini demişdi: “Təsadüfi deyil ki, Davos Ümumdünya İqtisadi Forumunun son hesabatında dəmir yollarının səviyyəsinə və keyfiyyətinə görə Azərbaycan dünya miqyasında 34-cü yerdədir. Bu, kifayət qədər yüksək göstəricidir”.

Amma bu il avqustun 6-da dövlət başçısı QSC haqda başqa fikirlər səsləndirib. Onun tənqid etdiyi dövlət şirkətlərinin arasında “Azərbaycan Dəmir Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti də olub. <https://azertag.az/xeber/1554479>

“Yeni xətlər çəkilir, yeni vaqonlar, yeni lokomotivlər alınır, yüz milyonlarla manat vəsait ayrılır. Bəs, bunun səmərəsi haradadır? Axı, səmərə ilə işləməlidir”, - prezident İlham Əliyev deyib.

Dövlət başçısı daha sonra deyib: “Bəs, dövlət şirkətləri tərəfindən ödənilən vergilər hansı səviyyədədir? Əgər onların vergilərini, dövlət tərəfindən onlara verilən subsidiyaları və birbaşa vəsaitin qoyuluşunu götürsək, görürük ki, nə qədər böyük fərq var. Yəni, bu, nəyi

göstərir? Onu göstərir ki, dövlət şirkətləri bizim ölkəmizi, bizim iqtisadiyyatımızı aşağı aparır. Bunun başqa izahı ola bilməz”.

Dövlət şirkətlərinin sosialist iqtisadi modelində işlədiyini, bunun dözülməz olduğunu bəyan edən prezident həmin şirkətlərin işi “ciddi təftiş edilməlidir və yeni idarəetmə sistemi qurulmalıdır, bu nəzarətsizlik bundan sonra davam edə bilməz” söyləyib.

### **Prezident haqlıdır, rəqəmlər nə deyir?**

Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatına görə respublika üzrə yük daşınmasında ötən il dəmiryolu üçüncü yerdə qərarlaşıb, onun payı 6,5 faiz olub. İlk iki yerdə 66 faizlə avtomobil, 24 faizlə boru kəməri gəlir.

İqtisadi Təşəbbüslərə Yardım Mərkəzinin hazırladığı araşdırmanın sonucuna görə, 2019-cu ildə ölkədə təxminən 2 milyard sərnişin daşınıb, onun cəmi 3,85 milyonu (0,19 faizi) dəmiryolunun payına düşüb. Ümumiyyətlə, ölkədə sərnişin daşınmada dəmiryolunun payı 0,2 faizdən azdır.

Bir məqam da diqqət çəkir, ötən il 2018-ci illə müqayisədə dəmiryolu sahəsində sərnişin sayı təxminən 1000 nəfər artıq olub.

İTYM-in araşdırmasına görə dəmiryolunda yükdaşınmalarına görə 2017-ci ildə 279.2 milyon manat, 2018-də 270.8, 2019-cu ildə 299.8 gəlir götürülüb. Ancaq daşınmalara çəkilən xərclərsə 2017-ci ildə 460.4, 2018-ci ildə 323.4, 2019-cu ildə 340.7 manat olub. Yeni çəkilən xərclər gəlirdən daha çoxdur.

Araşdırmada ona da diqqət çəkilir ki, QSC-nin xarici borcu ildən-ilə artır. Maliyyə Nazirliyinə aid son 3 ilin rəqəmlərinə göz atmaq yetərlidir, “Azərbaycan Dəmir Yolları”nın xarici borcu 2016-cı ildə 545.3 mln., 2017-ci ildə 649.9 mln., 2018-ci ildə 838.0 mln dollar olub.

Doğrudur, QSC fəaliyyətinin səmərəliliyinin artırılması və idarə etmənin təkmilləşdirilməsi məqsədilə 2017-2022-ci illər üzrə biznes-plan da hazırlayıb. Amma arxada 3 il qalsa da rəqəmlər səmərəliliyin artmadığını göstərir.

Yeri düşmüşkən, QSC ölkədə bu sektor üzrə yeganə oyunçudur.

### **Təvsiyələr – “zərərsizləşmə həllələri tapılmalıdır”**

İqtisadi Təşəbbüslərə Yardım Mərkəzi bəzi təvsiyələrini də verib. Mərkəz hesab edir ki, ilk növbədə dəmir yolu sektorunda biznes xətti və funksional restrukturizasiya istiqamətlərində işlər həyata keçirilməli, sektorda yük və sərnişin daşımalarına özəl operatorlar cəlb edilməlidir. Bundan başqa QSC dövlət şirkəti olaraq özünün inkişaf və rəqabətlik

strategiyasını hazırlamalı, liberallaşma bu sektorda dövlət şirkəti ilə yanaşı özəl firmaların da inkişafını təmin etməlidir.

Tövsiyələrdən biri də budur ki, dərin təhlillər aparmaqla şirkətin əsas “zərər yaratma” həlqələri aşkarlanmalı və onların gəlirlə işləməsi üçün tədbir görülməli, sərnişin daşımalarında xərclərin strukturunun optimallaşdırılması, sərnişin daşımalarının zərərsizlik səviyyələri müəyyən edilməlidir.

### **“Azərbaycan Dəmir Yolları”nın cavabı**

Yazı müəllifi QSC rəhbərliyinə bəzi suallar ünvanlayıb: qurum səmərəliliyi artırmaq üçün nə edir? Prezidentin son tənqidindən sonra hansı tədbirlərin həyata keçirilməsi planlaşdırılır? Özəlləşdirmə gündəmdədirmi, dövlət müəssisəsi Səhmdar Cəmiyyətinə çevrilə bilərmi?

QSC-nin mətbuat katibi Natəvan Bayramova deyir ki, “Azərbaycan Dəmir Yolları” prezidentin tapşırığına, xüsusən də səmərəliliyin artırılması məsələsinə həssas yanaşır.

“Cənab prezidentin haqlı iradlarından irəli gələn bəzi məsələləri aradan qaldırmaq məqsədilə QSC bir neçə addım atmaqdadır. Bunlardan biri də dünyanın aparıcı şirkətlərindən McKinsey company ilə müqavilə imzalanmasıdır. Məqsəd səmərəliliyin artırılması və digər layihələrin icrasında “Azərbaycan Dəmir Yolları”na köməklik göstərilməsidir. Pandemiya şəraitində birbaşa görüşlər baş tutmasa da, onlayn qaydada bir neçə də iclaslarımız olub. Cənab sədrin iştirakıyla baş tutan həmin videokonfranslarda görülməli işlər, o cümlədən səmərəliliyin artırılması müzakirə edilib. “Azərbaycan Dəmir Yolları”na qoyulan investisiyaların məqsədyönlü olması, əməliyyat xərclərinin optimallaşdırılması, xüsusi tranzit dəhlizlərdə gəlirliliyin artırılması vurğulanıb. Yəni bir sıra məsələlərlə bağlı müzakirələr və planlaşdırmalar aparılır”.

O ki qaldı “Azərbaycan Dəmir Yolları”nın səhmdar cəmiyyətə çevrilməsi və ya özəlləşdirilməsi haqda təkliflərə, N.Bayramova deyir: “Bilirsiniz ki, İnvestisiya Holdingi yaradılıb. Yeni yuxarı dövlət qurumları bu məsələdə nə qərara gəlsələr QSC də o istiqamətdə fəaliyyətini quracaq. Bu, bizə ünvanlacaq sual deyil”.

### **İnvestisiya Holdingindən gözlənilənlər**

Prezident dövlət şirkətlərini tənqid etdikdən sonra İnvestisiya Holdinginin yaradılması haqda fərman verdi. Məqsəd dövlət şirkətlərinin vahid prinsiplər əsasında idarə olunması, onların fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi, o cümlədən həyata keçirdikləri investisiya proqramlarının şəffaflığının və iqtisadi səmərəsinin yüksəldilməsi, rəqabət qabiliyyətinin artırılması, maliyyə sağlamlığının və dayanıqlılığının yaxşılaşdırılmasıdır.

Aradan iki aya yaxın vaxt ötür. Qurum bu müddətdə bir dəfə toplantı keçirib.

**ReAL partiyasının icra katibi, iqtisadçı Natiq Cəfərli də Investisiya Holdinginin yol xəritəsinin bəlli olmadığına diqqət çəkir:** “Yalnız bir dəfə iclas keçirildi. Orda da ümumi sözlər səsəndirildi, yəni dövlət aktivlərinin idarə olunmasının optimallaşdırılması, büdcə üzərində dövlət aktivlərinin yükünün azaldılması yönündə işlər görülcəyi deyildi. Yəni Holdingin rolu hələlik bilinmir”.

İqtisadçı hesab edir ki, İH ilk növbədə yol xəritəsi hazırlamalıdır və bunun üçün ilkin addımlar atılmalı, suallara cavab tapılmalıdır: “Məqsəd dövlət əmlakının özəlləşdirilməsidirsə buna yanaşma fərqli olmalıdır. Yox, məsələ dövlət aktivlərinin idarə edilməsidirsə o zaman Holdingə daxil olacaq şirkətlərin idarəsi hansı yolla həyata keçiriləcək? Məsələn, SOCAR-ın, AZAL-ın, “Azərenerji”nin, “Azərbaycan Dəmir Yolları”nın idarə edilməsi hansı yolla həyata keçiriləcək? Onların səlahiyyəti necə olacaq, həmin qurumlar üzərində qərar vermək səlahiyyəti olacaqmı? Açıq bu suallar hələlik açıqdır. Yəni bunlar səhmdar cəmiyyətə çevriləcəkmi? Səhmləri buraxmaqla səhm bazarını canlandıracaqlar və ya uzunmüddətli icarə müqavilələrini imzalanacaq?”.

Natiq Cəfərli iri dövlət müəssisələrinin çoxdan özəlləşməyə getməli olduğunu, Azərbaycanın gecikdiyini deyir. Onun qənaətinə, “ən pis menecer olan dövlət” iqtisadiyyatdan çəkilməlidir. “Dövlət ən yaxşı halda ya investor rolunu oynaya bilər, ya da startap. Bizdəsə dövlət birbaşa idarəetməni özü həyata keçirir. Özü də nəinki strateji sahələrdə, hətta xalça toxumada belə dövlətin həlledici üstünlüyü var. “Azərxalça” kimi dövlət qurumu yaradılıb və o da ziyanla işləyir. Yeri gəlmişkən, dövlət şirkətlərinin əksəriyyəti ziyanla işləyir, dövlət büdcəsindən ayrılan dotasiya sayəsində ayaqda qalırlar. Bu modeldən dövlətsizləşdirmə modelinə mütləq keçilməlidir”.

“Azərbaycan Dəmir Yolları” tam özəlləşdirilməyəcək”

**Deputat Vahid Əhmədov** “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin tam özəlləşdirilməyəcəyini, onun nəzdində olan xidmət və istehsal sahələrinin özəlləşdirilə biləcəyini deyir.

“Strateji obyektlər olan neft, qaz, dəmiryolu tam özəlləşdirilə bilməz. Amma niyə 5 aviaşirkət olmasın, niyə bir dənə olsun? İnhisarçılar var, onları aradan götürmək, azad rəqabət üçün şərait yaratmaq lazımdır. Dövlətin marağı olan sahələr ixtiyarında olmalıdır. Ancaq istehsal, xidmət sahəsi sahibkarlara verilməlidir ki, işləsinlər, inkişaf etdirləsinlər. Hesab edirəm ki, Investisiya Holdingi müəyyən mexanizm yaradacaq”.

**İqtisadçı Rəşad Həsənov** “Azərbaycan Dəmiryolları”nda infrastrukturun dövlətin balansında qalmaq şərtiylə idarəetmənin özəl şirkətlərə təhvil verilməsindən danışır: “Şirkətlərə təhvil verildikdən sonra burda bəzi çətinliklər çıxıb bilər. Amma bununla belə dövlət büdcəsindən əlavə maliyyə yükünün formalaşmasının qarşısı alınabilir. Zərər adı altında korrupsiya predmetinə çevrilən gəlirlərin sonradan dövlət büdcəsindən subsidiyalaşdırılması kimi uzun illərdə oturuşmuş sistemin əsaslarını artıq sarsıtmaq olar. Eyni zamanda daha effektiv, daha

çevik idarəetmə, bazar prinsiplərini əsaslanan marşrutlar, qrafiklərin müəyyənləşdirilməsi, daha keyfiyyətli xidmətlərin təklif edilməsi üçün mühit yaranmış olar”.

İqtisadçı şəffafıq məsələsinə də toxunur, korporativ idarəetmənin tətbiqi, ictimai hesabatlılıqla bağlı tələblərin sərtləşdirilməli olduğunu vurğulayır. İqtisadçı QSC-nin saytında yerləşdirilən maliyyə hesabatlarında onunla bağlı çox az məlumat verildiyini deyir: “İki-üç makro göstəricilərdən ibarət, maliyyə axınlarının istiqamətini analiz etməyə imkan verməyən, yuvarlaqlaşdırılmış göstəriciləri ictimailəşdirir”.

R.Həsənov bu yöndə İntestisya Holdinqinə səlahiyyətlər verildiyini desə də, hesab edir ki, siyasi baxışlar, yanaşma dəyişməlidir: “Tutalım, belə bir yanaşma var, AZAL-ın rəhbəri Cahangir Əsgərova toxunmayaq, Cahangirdi də. Bu cür subyektiv yanaşma olmasa, ortaya siyasi iradə qoyulsa problem həll oluna bilər. İlk növbədə idarəetmə təkmilləşdirilməli, rəhbər şəxslərin səlahiyyətləri azaldılmalıdır. Bu mümkün olacaqmı? Cavabsız suallardır. Ona görə nənki qısa, orta müddətə də İntestisya Holdinqindən ciddi nəşə gözləmirəm”.

Deputat Vahid Əhmədov iqtisadçılar qədər ümitsiz deyil. O, yeni yaradılan İntestisya Holdinqində işlərin getdiyini bildirir: “Müəyyən struktur dəyişiklikləri olmalıdır. Təqdim olunan sahələrdə özəlləşdirməyə getmək lazımdır. Digər tərəfdən onlar dövlət zəmanəti ilə kifayət qədər kreditlər götürüblər. Onları qaytarmaq imkanlarına baxmaq lazımdır. Problem çoxdur, dövlət səviyyəsində bunun üzərində işlər aparılır”.

Şahnaz