

Better Research, Better Policy, Better Reform



***Baki-Tiflis-Qars (BTQ) dəmiryolu layihəsi üzrə maliyyə xərclərinin
monitorinqi***

Layihə Partnership for Transparency Fund tərəfindən maliyyələşdirilmişdir

İqtisadi və Sosial İnkişaf Mərkəzi

Dilarə Əliyeva 115

Bakı, Az1009,

AZƏRBAYCAN

Tel ; (99412) 5970691

(99412) 4975684

Fax (99412) 4975684

Email; cesd.az@gmail.com

info@cesd.az

URL; www.cesd.az

Müəllif Leyla Əliyeva

Giriş

Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmiryolu layihəsi 3 ölkənin - Türkiyə, Azərbaycan və Gürcüstanın birgə layihəsidir. Dəmir yolu xəttinin təməli 2007-ci il noyabrın 21-də Gürcüstanın Marabda kəndində qoyulub. Layihə demək olar ki, artıq 5 ildir davam edir. Dəmiryolunun tikintisinin 2012-ci ildə başa çatacağı bildirilsə də görülən işlərin səviyyəsi buna əminlik yaratmır. Belə ki, tikintinin qrafiki davamlı deyil. Layihənin icrasında dəfələrlə fasilələr yaranıb. 2008-ci ildə vəsait ayrılmasına baxmayaraq tikinti işləri aparılmayıb. Azərbaycan tərəfi səbəb kimi həmin ildə Gürcüstanda baş verən siyasi prosesləri göstərsə də, qonşu ölkənin mətbu orqanları gecikməni layihə üçün nəzərdə tutulan maliyyə vəsaitlərinin vaxtında ayrılmaması ilə əsaslandırırıblar. Bu layihə üzrə diqqəti çəkən məqamlardan biri layihənin texniki göstəriciləridir. Layihənin icrasına başlanandan ötən müddətdə texniki parametrlər dəyişdirilib. O cümlədən dəmiryolu xəttinin uzunluğuna dair ölkələr arasında vahid rəqəm yoxdu. Belə ki, dəmiryolu xəttinin uzunluğu ilə bağlı Gürcüstan, Azərbaycan rəsmilərinin dilindən fərqli rəqəmlər səsləndirilir. Azərbaycan mənbələrində rəsmilərə istinadən 105 km uzunluğunda Qars-Axalkalaki dəmiryolu xəttinin 76 km-nin Türkiyənin, 29 km-nin isə Gürcüstanın ərazisinə düşdüyü göstərilir. Gürcüstan mənbələrində isə rəqəmlər tamamilə fərqlidir. Qars-Axalkalaki dəmiryolu xəttinin uzunluğu 98 km, Türkiyə ərazisində xəttin uzunluğu 68 km, Gürcüstan ərazisində isə 30 km qeyd edilir. Bundan əlavə Marabda-Axalkalkı dəmiryolu xəttinin uzunluğu gürcü mənbələrində 183 km-dir (Azərbaycan statistikasında bu rəqəm 160 km, bəzən 158 km göstərilir).

Ümumilikdə layihənin texniki parametrləri, icra prosesi Azərbaycan cəmiyyəti üçün qapalıdır. Bu səbəbdən də işlərin icrasının hansı mərhələdə olduğunu dəqiqləşdirmək çətindir. Yalnız üçtərəfli görüşlər keçirildikdə və Gürcüstan tərəfi açıqlama verdikdə ictimaiyyət layihə haqqında məlumatlar əldə edir. Layihə üzrə işlərin hansı mərhələdə olmasına dair nə sifarişçi, nə də podratçılar hesabatlı deyillər. Hansıki bütün bunlar layihə üzrə müstəqil monitoring təşəbbüslərini artırır. Apardığımız monitoring çərçivəsində dəmiryolu layihəsi ilə bağlı bəzi suallara cavab tapmağa çalışdıq.

Neft Fondu haqqında

Dövlət Neft Fondu Azərbaycan Respublikası prezidentinin 29 dekabr 1999-cu il tarixli 240 nömrəli Fərmanı ilə təsis edilib. 29 dekabr 2000-ci il tarixli 434 nömrəli Fərmanla isə Neft Fondunun Əsasnaməsi təsdiq olunub. Neft Fondu əməli fəaliyyətə 2001-ci ilin iyul ayında fondun vəsaitlərinin yerləşdirilməsi qaydalarının Prezident Fərmanı ilə təsdiq edilməsindən sonra başladı.

Bu arada Azərbaycanda Neft Fondu haqqında ilkin fikirlər "əsrin müqaviləsi" ("Azəri-Çıraq-Günəşli" dəniz yataqlarının işlənməsinə dair hasilatın pay bölgüsü sazişi) layihəsi həyata keçirilməyə başlayandan gündəmə gəlib. Neft Fondunun yaradılması fəlsəfəsinin əsas qayəsi neft sərvətlərinin nəsillər arasında ədalətli bölüşdürülməsinin təmin edilməsidir. Fondun qarşısında qoyulan əsas məqsədlərdən biri neft gəlirlərinin gələcək nəsillər üçün toplanaraq artırılması, digəri isə bu gəlirlərdən ölkənin cari sosial ehtiyaclarını, iqtisadi tərəqqi və inkişaf tələblərini nəzərə almaqla, bugünkü nəsillər üçün istifadə olunmasıdır. Bundan başqa Neft Fondunun qarşısında ölkə iqtisadiyyatını artan xarici valyuta daxilolmalarının mümkün mənfə təsirlərindən qorumaq (manatın kəskin bahalaşması və yerli istehsalın rəqabət qabiliyyətinin pisləşməsi), makroiqtisadi tarazlığı gözləmək və maliyyə intizamına xələl gətirməmək məqsədləri dayanır. Neft Fondu neft və qaz ehtiyatlarına dair sazişlərin həyata keçirilməsi ilə bağlı Azərbaycan Respublikasının əldə etdiyi gəlirlərin:

- toplanmasını,
- səmərəli idarə edilməsini,
- gələcək nəsillər üçün saxlanmasını, təmin edən xüsusi qurumdur.

Dövlət Neft Fondu Azərbaycan respublikası prezidenti qarşısında hesabat verir və məsuliyyət daşıyır. Həmçinin fond büdcədən kənar dövlət təşkilatı, hüquqi şəxsdir. Bank təşkilatlarında hesablaşmalara, digər hesablara, üzərində Azərbaycan respublikasının dövlət gerbinin əksi və öz adı olan möhürə, müvafiq ştamplara malikdir. Fondun vəsaitinin formalaşması və xərclənməsi üzərində ümumi nəzarət Müşahidə Şurası tərəfindən həyata keçirilir. Fond öz fəaliyyətini həyata keçirmək üçün Azərbaycan respublikasının dövlət hakimiyyəti orqanı, fiziki və hüquqi şəxslərlə habelə beynəlxalq təşkilatlarla əməkdaşlıq edir. DHF öz

fəaliyyətində Azərbaycan Respublikası Konsitutsiyasını, qanunlarını, prezidentin fərman və sərəncamlarını, eləcə də əsasnaməsini rəhbər tutur.

Neft Fondunun vəsaitlərinin formalaşması mənbələri

Fondun gəlir mənbələri Azərbaycan respublikasının payına düşən karbohidrogenlərin satışından əldə edilən xalis gəlirlər (karbohidrogenlərin nəql edilməsi üzrə məsrəflər, bank, gömrük rəsmiləşdirilməsi, müstəqil nəzarət (sörveyer), marketinq və sığorta xərcləri çıxılmaq şərti ilə, habelə Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin sərmayəçisi, payçısı və ya tərəfdaşı olduğu layihələrdə onun sərmayəsinə və ya iştirak payına düşən gəlirlər istisna olmaqla), neft-qaz layihələrinin həyata keçirilməsi ilə əlaqədar Azərbaycan Respublikasının payına düşən dividendlər (BTC layihəsi üzrə), neft və qazın Azərbaycan Respublikasının ərazisi ilə ötürülməsindən əldə edilən gəlirlər, Şahdəniz-I fazasının icrası çərçivəsində hasil olunmuş qazın satışı üzrə müqavilə qiymətində edilmiş dəyişiklik nəticəsində yaranmış fərqdən daxilolmalar, karbohidrogen ehtiyatlarının işlənməsi ilə əlaqədar sərmayəçilər tərəfindən müqavilə sahəsindən istifadə üçün ödənilən akrhesabı ödənişlər, neftin və qazın Azərbaycan Respublikasının ərazisi ilə ötürülməsindən əldə edilən gəlirlər, fondun valyuta aktivlərinin yerləşdirilməsindən və idarə olunmasından əldə edilən gəlirlər müəyyənləşdirilib. Əgər 2001-ci ildə fondun vəsaitlərinin həcmi 491.5 milyon dollar təşkil edibsə, 2010-cu ildə Neft Fondunun aktivləri 52,8% artaraq 2011-ci ilin yanvarın 1-nə \$22 mlrd. 766,8 mln. təşkil edib.

Neft Fondunun gəlir və xərcləri

2003-cü ildə fondun gəlirləri 1,219516 milyon manat, xərcləri 1,217755 milyon manat, 2004-cü ildə gəlirləri 928720,4 mln. manat, xərcləri 843 696,2 mln.manat, 2005-ci ildə gəlirləri 1078033,3 milyon manat, xərcləri 1072871,0 mln. manat, 2006-cı ildə gəlirləri 985 938,7 min manat, xərcləri 981 375,9 min manat, 2007-cı ildə gəlirləri 1 886 164,8 min manat, xərcləri 1 061 203,5 min manat, 2008-ci ildə gəlirləri 11 864 648,1 min manat, xərcləri 4 291 751,4 min manat, 2009-cu ildə gəlirləri 8 176 692,0 min manat, xərcləri 5 294 496,6 min manat olub.2010-cu ildə gəlirləri 13 milyard 088,5 milyon manat, xərcləri 6386,5 milyon manat təşkil edib. 2011-ci ildə isə fondun gəlirləri 9 132 941,0 min manat, xərcləri 6 886 155 ,4 min manat proqnozlaşdırılsa da Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 14 iyul 2011-ci il tarixli Fərmanı ilə fondun 2011-ci il üçün büdcəsinə dəyişikliklər edilib. Müvafiq olaraq fondun 2011-ci il büdcəsinin gəlirlərinin ümumi həcmi 9 132 941,0 min manatdan 12 796 172,0 min manata, xərcləri 6 886 155,4 min manatdan 9 939 985,3 min manata qədər artırılıb.

Neft Fondunun 2003-2011-ci illər üzrə gəlir və xərcləri

Cədvəl 1.

Tarix	Gəlirlər	Xərclər
2003	1,219516 mln. manat	1,217755 mln. manat
2004	928720,4 mln. manat	843 696,2 mln.manat
2005	1078033,3 mln manat	1072871,0 mln. manat
2006	985 938,7 min manat	981 375,9 min manat
2007	1 886 164,8 min manat	1 061 203,5 min manat
2008	11 864 648,1 min manat	4 291 751,4 min manat
2009	8 ,274 306. 5 min manat	5 294 496,6 min manat

2010	13 088,5 milyon manat	6 386,5 mln. manat
2011	12 796 172,0 min manat	9 939 985,3 min manat

Mənbə.Dövlət Neft Fondu

Neft Fondunun Əsasnaməsinə uyğun olaraq, Fondun vəsaitləri ölkənin sosial-iqtisadi tərəqqisi naminə ən mühüm ümummilli problemlərin həllinə və strateji əhəmiyyətli infrastruktur obyektlərinin inşası və bərpaşına istifadə oluna bilər. Bundan başqa, Neft Fondunun xərclərinin müəyyən hissəsi onun idarə edilməsinə, eyni zamanda dövlət büdcəsinə transfertlərə yönəldilir.

Azərbaycan Respublikasının "Büdcə Sistemi haqqında" Qanununa uyğun olaraq Neft Fondunun xərcləri icmal dövlət büdcəsinin tərkib hissəsidir və hər il dövlət büdcəsi ilə birlikdə ölkə parlamenti tərəfindən baxılaraq təsdiq edilir. Qanunda nəzərdə tutulduğu kimi, Neft Fondu yalnız öz büdcəsi ilə nəzərdə tutulan xərcləri həyata keçirə bilər. Neft Fondunun əməliyyat və idarə edilməsi ilə bağlı xərcləri istisna olmaqla, bütün xərcləri Azərbaycan Respublikası Maliyyə Nazirliyinin Mərkəzi Xəzinədarlığı vasitəsilə həyata keçirilir.

Neft Fondunda toplanmış neft gəlirlərindən əldə edilən vəsaitlərin səmərəli istifadə olunması məqsədilə prezidentin 27 sentyabr 2004-cü il Fərmanı ilə "Neft və qaz gəlirlərinin istifadə olunması üzrə uzunmüddətli strategiya" təsdiq edilib.. Bu strategiyada vəsaitlərin aktiv şəkildə, o cümlədən iqtisadiyyatın qeyri-neft sektorunda, regionların, kiçik və orta sahibkarlığın inkişafında, infrastruktur sahələrinin genişmiqyaslı inkişafında, yoxsulluğun azaldılması üzrə tədbirlərin həyata keçirilməsində, "insan kapitalının" inkişafına, ölkənin müdafiə qabiliyyətinin gücləndirilməsi və digər bu kimi istiqamətlərdə istifadə olunması nəzərdə tutulur. 10 ildir ki, dövlət başçısının sərəncamları ilə Neft Fondunun vəsaitləri hər il üçün təsdiq edilmiş istiqamətlərə (proqrama) yönəldilir. Hansıki bu istiqamətə Oğuz-Qəbələ-Bakı su kəmərinin çəkilişi, Qaçqın və məcburi köçkün ailələrinin məskunlaşdırılması və sosial-məişət vəziyyətinin yaxşılaşdırılması tədbirləri, Samur-Abşeron suvarma sisteminin yenidən qurulması, 2007-2015-ci illərdə Azərbaycan gənclərinin xarici ölkələrdə təhsili üzrə Dövlət Proqramının maliyyələşdirilməsi, Dövlət büdcəsinə transfertlər və Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun çəkilişi daxildir. Neft Fondunun 2011-ci il oktyabrın 1-ə olan məlumatına görə, layihələrə ümumilikdə 23052,7 mln manat vəsait ayrılıb.

Ayrılmış vəsaitlərin layihələr üzrə bölgüsü:

1. Heydər Əliyev adına Bakı Tbilisi-Ceyhan Əsas İxrac Boru kəməri layihəsində Azərbaycan Respublikasının iştirak payının maliyyələşdirilməsi (2006-cı ildə başa çatıb) - **297,9** mln. Manat
2. Qaçqın və məcburi köçkün ailələrinin sosial-məişət vəziyyətinin yaxşılaşdırılması və məskunlaşdırılması problemlərinin həlli – **807,0** mln. manat
3. Oğuz-Qəbələ zonasından Bakı şəhərinə su kəmərinin çəkilməsi – **757,5** mln. manat
4. Samur-Abşeronkanalınınrekonstruksiyaedilməsi – **640,0**mln. manat
5. Dövlət büdcəsinə transfertlər – **20 201,0**mln. manat
6. Dövlət İnvestisiyaŞirkətininNizamnamə kapitalının maliyyələşdirilməsi - **90,0**mln. manat
7. "Bakı - Tbilisi – Qars yeni dəmiryolu" layihəsi – **146,0**mln. manat

8. "2007-2015-ci illərdə Azərbaycan gənclərinin xarici ölkələrdə təhsili üzrə Dövlət Proqramı"nın maliyyələşdirilməsinə - **25,7**mln. manat

9. AÇG üzrə layihədə ARDNŞ-in iştirak payının tənzimlənməsi - **87,6**mln manat

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsi üzrə xərclərin monitorinqi

Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu layihəsi 3 ölkənin - Türkiyə, Azərbaycan və Gürcüstanın birgə layihəsidir. Dəmir yolu xəttinin təməli 2007-ci il noyabrın 21-də Gürcüstanın Marabda kəndində qoyulub. Xəttin çəkilməsinə dair saziş isə həmin ilin fevral ayının 7-də Tbilisidə Azərbaycan və Gürcüstan prezidentləri, həmçinin Türkiyənin baş naziri arasında imzalanıb. Anlaşmada layihənin 2009-cu ildə tamamlanması nəzərdə tutulub.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Bosfor boğazında dəmir yolu tunelinin inşasını, Trans-Avropa və Trans-Asiya dəmir yolu şəbəkələrinin birləşdirilməsini, yük və sərnişinlərin birbaşa Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ərazilərindən keçməklə Avropa və Asiyaya çıxarılmasının təmin etməsini nəzərdə tutan layihədir. Yəni dəmir yolu xətti vasitəsi ilə Azərbaycan beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə və Türkiyəyə birbaşa gediş əldə edəcək. Dəmir yolu ilə bir günə Qarsa və iki gün yarım İstanbula getmək mümkün olacaq. Rəsmilərə görə, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru xəttindən sonra Azərbaycan iqtisadiyyatını daha inkişaf etdirəcək ikinci layihədir.

Belə ki, dəmir yolu region ölkələrinin tranzit potensialının artmasına, Avropaya inteqrasiya proseslərinin sürətlənməsinə, Avropa Qonşuluq siyasəti çərçivəsində əməkdaşlığın daha da inkişafına, Azərbaycanın dövlət müstəqilliyi və suverenliyinin möhkəmlənməsinə, habelə ölkənin xarici iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsinə xidmət edəcək. Layihənin həyata keçirilməsi iqtisadi səmərəlilik, sürət və vaxt tezliyi, təhlükəsizlik, etibarlılıq baxımından böyük əhəmiyyət kəsb edir. Gələcəkdə Avropa və Asiya ölkələrinə məxsus yüklərin bu dəmir yoluna cəlb edilməsi hər iki istiqamətdə intermodal və konteyner daşımalarının həcmi artıracağı proqnozlaşdırılır. Yeri gəlmişkən ilk illərdə Azərbaycanın tranzitdən minimal illik gəlirinin 50 mln. dollar olacağı gözlənilir.

Ümumiyyətlə isə, ilkin hesablamalara əsasən, 2012-ci ildə bu yolla 1,5 milyon sərnişin və ildə 3 milyon ton yük, 2034-cü ildə isə 3,5 milyon sərnişin və ildə 16,5 milyon ton yük daşınacaq.

Dəmiryolu xəttinin Gürcüstan hissəsinin tikintisini Azərbaycanın «Azərınşaatservis» şirkəti, Türkiyə ərazisindəki 76 kilometrlik hissəsinin tikintisini isə Türkiyənin “Özgün Yapı Çeliklər” şirkəti icra edir.

Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolu xətti ilə təkcə yük qatarları deyil, sənişin qatarları da hərəkət edəcək. Hökumət BTQ dəmir yolu xətti üçün qatarları İspaniyanın “Talgo” şirkətinə sifariş verməyi planlaşdırır(mənbə.APA İA.“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin sədri Arif Əsgərovun açıqlaması). Artıq bununla bağlı şirkətlə ilkin görüşlər keçirilib.“Talgo” şirkətinin seçilməsinə səbəb kimi isə müəssisənin istehsal etdiyi qatarların təkər oxunun uzunluğunun həm keçmiş SSRİ respublikalarının, həm də müasir Qərb standartlarına uyğun dəyişə bilməsi gətirilir.. Belə ki, keçmiş SSRİ məkanında təkər oxunun uzunluğu 1520 mm, Avropa standartlarında isə 1435 mm-dir. Bu şirkətin istehsal etdiyi qatar0 relslərini dəyişəndə təkər oxu avtomatik olaraq uzanıb-qısala bilir.

Layihənin inşası və reabilitasiya-rekonstruksiyası Azərbaycan və Türkiyə Respublikalarının maliyyə vəsaitləri hesabına həyata keçirilir. Gürcüstan Azərbaycandan aldığı kredit hesabına layihənin xərclərini ödəyir. Ölkə prezidentinin 21 fevral 2007-ci il 1974 sayılı fərmanına uyğun Azərbaycan Respublikası hökuməti adından kreditləşmənin təşkilini və bank xidmətinin həyata keçirilməsini agent bank kimi "Azərbaycan Beynəlxalq Bankı" Açıq Səhmdar Cəmiyyəti icra edir.Dövlət Neft Fondu 2007-ci ildən Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmiryolu layihəsinə vəsait ayırır.Fondan maliyyələşən digər layihələr kimi bu layihənin də xərclərinin strukturu cəmiyyət üçün qapalıdır. Bir o bəllidir ki, dəmiryolunun Türkiyə hissəsinin inşasına Türkiyə hökuməti 345 milyon dollar vəsait ayırır. Layihənin Gürcüstan ərazisinə düşən hissəsinin - 29 km uzunluğundakı Qars-Axalkalaki yolu xəttinin, habelə uzunluğu 160 km olan mövcud Axalkalaki-Marabda yolunun reabilitasiya-rekonstruksiyası isə qeyd etdiyimiz kimi Azərbaycan dövlətinin ayırdığı sözügedən kreditin və Neft Fondunun vəsaitləri hesabına maliyyələşdirilir.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun tikinti qrafiki dəfələrlə pozulub. Azərbaycan tərəfi səbəb kimi 2008-ci ildə Gürcüstanda baş verən siyasi prosesləri göstərsə də, qonşu ölkənin mətbu orqanları gecikməni layihə üçün nəzərdə tutulan maliyyə vəsaitlərinin vaxtında ayrılmaması ilə əsaslandırırıblar.

Neft Fondundan maliyyələşən digər layihələr kimi bu layihənin də tamamlanma müddəti uzanır. Son açıqlamalara görə layihə 2012-ci ildə təhvil veriləcək.Bununla belə Azərbaycan

rəsmilərinin açıqladıqları bu tarixi son tarix hesab etmək olmaz. Çünki layihənin tamamlanma tarixi dəfələrlə dəyişdirilib. Belə ki, Koordinasiya Şurasının 2010-cu ilin əvvəlində keçirilən toplantısında dəmiryolu xəttinin 2012-ci ilin ortalarında istismara veriləcəyi bildirilirdi. Üçtərəfli Əlaqələndirmə Şurasının 2011-ci ilin yanvarında reallaşan görüşündə isə təhvil-təslim tarixi kimi 2012-ci ilin sonu göstərilib. Lakin 2012-ci ildə həyata keçirilən işlərin həcmi, tikinti quraşdırma işlərinin tempi dəmiryolunun tikintisinin 2012-ci ilə qədər başa çatacağını real etmir. Gürcüstanın infrastruktur və regional inkişaf naziri Ramaz Nikoedişvili də dəmiryolunun 2012-ci ildə təhvil veriləcəyinə dair dəqiq fikrin söylənməsinin çətin olduğunu söyləyir.

2007-ci ildə tikintisinə başlanılan layihənin 2011-ci ildə texniki parametrləri dəyişdirilib

Layihənin ilkin variantında 76 km-i Türkiyənin və 29 km-i Gürcüstanın ərazisinə düşən 105 km uzunluğunda Qars-Axalkalaki dəmiryolu xəttinin tikintisi və Gürcüstan ərazisində 160 km uzunluğunda Axalkalaki-Marabda yolunun reabilitasiya-rekonstruksiyasının həyata keçirilməsi nəzərdə tutulurdu. Texniki şərtlərə görə, Gürcüstanda Marabda stansiyası və Türkiyə ilə dövlət sərhəddi arasında yerləşən ərazidə təkər cütlərinin dəyişdirilməsi məntəqəsinin yaradılması, xətlərin sayının hər iki tərəfdə bir, yol yatağının sayının isə iki olması, dartmanın növünün (elektrovozların qəbul etdiyi gərginliyin növü) dəyişən elektrik cərəyanı ilə, layihədə maksimal sürətin 120 km/s olması, eyni zamanda relslərarası məsafənin 1435 mm təşkil etməsi, şpalların tipinin dəmir - beton, magistral rabitə xəttinin optik-lifli, tunelin uzunluğunu 2250 m, körpülərin sayının Türkiyə tərəfində 12, stansiyaların sayının isə Türkiyədə 3, Gürcüstanda 1 ədəd təşkil etməsi planlaşdırılırdı. Bu bağlantı vasitəsi ilə yük daşımaların həcmnin 5-ci istismar ilində 6-8 mln. ton, 10-cu istismar ilində isə 15 mln. ton və çox olacağı proqnozlaşdırılırdı.

Layihənin ilkin dəyərləndirmədəki texniki parametrləri

Layihənin ümumi dəyəri	420 mln. ABŞ dolları	
	Türkiyə tərəfi	Gürcüstan tərəfi
Qars-Axalkalakiyoluxəttinintikintisi (105 km)		
Tikintinin dəyəri	220 mln. ABŞ dolları	200 mln. ABŞ dolları
Xəttin uzunluğu	76 (75,9) km	29 (28,9)km
Xətt sayı	Bir	bir
Yol yatağının sayı	İki	iki
Dartmanın növü (elektrovozlara qəbul etdiyi gərginliyin növü)	dəyişən elektrik cərəyanı ilə	
Layihədə maksimal sürət	120 km/s	120 km/s
Relslərarası məsafə	1435 mm	1435 mm
Şpalların tipi	dəmir - beton	dəmir - beton
Magistral rabitə xətti	optik-lifli	optik-lifli
Tunelin uzunluğu	2250 m	-
Körpülərin sayı	12	-
Stansiyaların sayı	3	1
Axalkalaki-Marabdayolununreabilitasiya-rekonstruksiyası (160 km)		
Reabilitasiya-rekonstruksiyasının dəyəri	-	99 mln. ABŞ dolları

Mənbə. <http://www.azerbaijan.az> rəsmi xəbər portalı. 2008-ci il.

Lakin bu texniki göstəricilər dəmiryolunun tikintisi ilə bağlı müəyyənləşdirilən son texniki göstərici olmayıb. 2009-cu ildə yeni dəmiryolu bağlantısı layihəsi üzrə Koordinasiya Şurasının IX, Üçtərəfli Əlaqələndirmə Şurasının 2-ci iclasında layihənin bir neçə müddəası üzrə, Tetrtskaro-Tsalka (II mərhələ) və Tsalka-Axalkalaki (III mərhələ) dəmir yolu hissələrinin rekonstruksiyası və tikintisi ilə bağlı layihə, Kartsaxi stansiyasının tikintisi layihəsi təsdiq edilib. Axalkalaki stansiyasının tikintisi üzrə layihənin işlənməsinin gedişi müəyyənləşdirilib.

2011-ci ildə layihənin texniki parametrlərində əsaslı dəyişikliklər edilib. Hansıki bura dəmiryolunun Axalkalakidən (Gürcüstan) Türkiyə sərhəddinə qədər olan hissəsində 25 km dəyişiklik daxildir. Dəyişikliklə bağlı rəsmi açıqlamalara görə, ərazidə geoloji tədqiqat aparılan zaman ərazinin sürüşmə zonasına daxil olduğu bəlli olub. Bu vəziyyətdə dəmiryolunun təhlükəsizliyini əsas tutaraq həmin hissənin dağın altı ilə çəkilmiş tunellə əvəz olunması qərara alınıb. Türkiyə-Gürcüstan sərhədindəki dağın altından çəkiləcək tunnelin uzunluğunun 4 km olması nəzərdə tutulub. Onun təqribən yarısı Gürcüstan, digər hissəsi Türkiyə ərazisinə düşəcək. Digər dəyişiklik dəmiryolunun Marabdadan Axalkalakiyə qədər olan 160 km-lik hissəsi ilə bağlıdır. Layihənin bu hissəsində əvvəlcə yenidənqurma işlərinin aparılması nəzərdə tutulsa da 4 il sonra, yəni 2011-ci ildə yolun tamamilə bərhad vəziyyətdə olduğu aydınlaşıb. Nəticədə, bu hissənin yenidən qurulması deyil, əsaslı şəkildə tikilməsi qərara alınıb. Maraqlıdır ki, rəsmi açıqlamalarda dəmiryolunun bu hissəsində 2007-ci ildən rekonstruksiya işlərinin aparıldığı qeyd edilirdi. Layihənin büdcəsinin artırılması ilə bağlı gətirilən səbəb göstərir ki, layihənin icrasına başlandıqından ötən 4 il ərzində Axalkalakiyə qədər olan 160 km-lik hissədə əsaslı işlər getməyib. Halbuki “Dəmiryolservis” MMC 2010-cu ilin may ayından Marabdadan Axalkalakiyə qədər olan 160 km-lik hissənin təmirini həyata keçirdiyini açıqlayıb. MMC-nin rəhbərliyinin məlumatına görə, 46 vaqondan ibarət ilk işçi qatarı 5 may 2010-cu ildən, 63 vaqondan ibarət ikinci qatarı 21 iyun 2010-cu ildən, üçüncü işçi qatarı isə 10 avqust 2010-cu ildən tikintidə fəaliyyət göstərir.

Layihə üzrə diqqəti çəkən məqam dəmiryolu xəttlərinin uzunluğu ilə bağlı Gürcüstan, Azərbaycan rəsmilərinin dilindən açıqlanan rəqəmlərin fərqli olmasıdır. Belə ki, Azərbaycan mənbələrində rəsmilərə istinadən 105 km uzunluğunda Qars-Axalkalaki dəmiryolu xəttinin 76 km-nin Türkiyənin, 29 km-nin isə Gürcüstanın ərazisinə düşdüyü göstərilir. Gürcüstan

mənbələrində isə rəqəmlər tamamilə fərqlidir. Qars-Axalkalaki dəmiryolu xəttinin uzunluğu 98 km, Türkiyə ərazisində xəttin uzunluğu 68 km, Gürcüstan ərazisində isə 30 km qeyd edilir. Bunlan əlavə Marabda-Axalkalkı dəmiryolu xəttinin uzunluğu da gürcü mənbələrində 183 km-dir(Azərbaycan statistikasında bu rəqəm 160 km, bəzən 158 km göstərilir).

Bu arada haşiyə çıxmaq ki, DNF-dan maliyyələşdirilən layihələrdə texniki göstəricilərlə bağlı qeyri dəqiqlik birinci hal deyil. Oğuz-Qəbələ-Bakı su kəmərinin uzunluğu ilə bağlı da fərqli rəqəmlər irəli sürülürdü.Məsələn, kəmərin uzunluğu Dövlət Neft Fondunun sənədlərində 250 km, "Azərsu" SC-nin yaydığı elanlarda 300-280 km göstərilib. Su kəmərinin təməlqoyma mərasimində iştirak edən prezident İlham Əliyevə kəmərlə bağlı məlumat verərkən isə rəsmilər kəmərin uzunluğunun248,5 km olacağını söyləyirdilər. Malgöndərən və icraçı şirkətlərin məlumatlarında da kəmərin uzunluğu fərqli rəqəmlərlə ifadə edilirdi. Layihə üzrə şüşəlifli poliestr boru və boru məmulatlarının təchizatını həyata keçirən "Azkompozit" şirkətinin saytında kəmərin uzunluğu 265 km göstərilmişdi. Kəmərin tikintisini həyata keçirən "Turan Xəzinədaroğlu İnşaat və Ticarət" Anonim Şirkətində bu rəqəmi 251 km təşkil edirdi.

Kəmərin tikintisinin icra müddətində boru xəttinin uzunluğu ilə bağlı 250-300 km arasında maneərlər bununla bitməmişdi. Kəmərləyici layihəsi üzrə məsləhət xidmətlərinin cəlb edilməsi istiqamətində 2006-cı ilin avqustunda elan olunmuş bildirişdə kəmərin uzunluğu 263 kilometr göstərilmişdi. O zaman analitiklər bildirirdilər ki, fərqli rəqəmlər tenderdə rəqabəti heçə endirməyə, qabaqcadan məlumatlı şirkətləri cəlb etməyə hesablanıb. Layihə təhvil verildəndə isə bəlli oldu ki, boru xəttinin uzunluğu 262 kilometrdir.

Layihə üzrə indiyə qədər görülən işlər

Layihənin texniki parametrləri, icra prosesi Azərbaycan cəmiyyəti üçün qapalıdır. Bu səbədən də işlərin icrasının hansı mərhələdə olduğunu dəqiqləşdirmək çətindir. Yalnız üçtərəfli görüşlər keçiriləndə və Gürcüstan tərəfi bu barədə açıqlama verəndə ictimaiyyət layihə barəsində məlumatlar əldə edir. Layihə üzrə işlərin hansı mərhələdə olmasına dair nə sifarişçi, nə də podratçılar hesabətli deyillər. Görülən işlərlə bağlı suallara cavab tapmaq məqsədilə Nəqliyyat Nazirliyinə müraciət etdikdə qurumdan “Azərbaycan hökuməti ilə Gürcüstan arasında imzalanmış sazişə əsasən “Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu xətti” layihəsi üzrə Gürcüstan tərəfindən səlahiyyətli orqan funksiyasını həyata keçirmək məqsədilə “Marabda Kartsaxi Dəmir Yolu” MMC yaradılmışdır” - deyə cavab verilir. Bu və ya digər suallarla Marabda Kartsaxi Dəmir Yolu” MMC-yə müraciət etmək tövsiyyə edilir.

Sonuncu üçtərəfli görüşdən aydın olur ki, Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolunun bağlantısının Gürcüstan hissəsində tikinti, bərpa işləri sürətləndirilib. Qeyd edək ki, bağlantının Gürcüstan hissəsinin tikintisini “Azərinsaatservis” şirkəti həyata keçirir. “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC “Dəmiryolservis” MMC-nin kollektivi isə podratçı təşkilat kimi layihədə iştirak edir. “Dəmiryolservis” MMC indiyə kimi Çxardzma stansiyasında istehsalat bazası yaradıb, 2 yoldəyişən qurğu dəyişdirilib. Tsxardzma-Tsinsikaro mənzilində 8,5 km yol və 2 körpü əsaslı təmir olunub, 1 yeni körpü inşa edilib. Bundan başqa, 5 suötürücü qurğu inşa edilib, kontakt şəbəkə xətlərinin dayaqları basdırılıb, böyük həcmdə torpaq işləri görülüb. Layihə üzrə 46 su təhizatı sistemi yaradılıb. 5 körpü və üst keçid tikilib. 250 kutuplu elektrikəlaqəsi dəyişdirilib. Axalkalaki stansiyasının və 4.2-km tunelin tikintisi üçündizayn işləri yekunlaşıb. Marabdadan –Axalkalakiyə qədər olan 160 km-lik dəmiryolu xəttinin reabilitasiya və rekonstruksiya işlərinin yenidən 3 aşamada həyata keçirilməsi qərara alınıb. Layihə üzrə işlər aşağıdakı istiqamətlərdə tikinti işləri aparılmaqdadır:

Marabda-Axalkalaki (stansiya binası istisna olmaqla) sahəsinin reabilitasiyası və rekonstruksiyası;

Axalkalaki stansiyasının, “Axalkalaki (stansiya binası istisna olmaqla) - Türkiyə sərhədi (Kartsaxi)”,

“Qars-Gürcüstan sərhədi (Cambaz)” sahələrinin tikintisi.

Rəsmi mənbələrə görə, həm Çxardzma-Tsinsikaro, həm də Axalkalaki-Kartsaxi mənzillərində işlər paralel aparılır. Tikintisi aparılan, uzunluğu 25,6 km olan Axalkalaki-Türkiyə sərhədi (Kartsaxi) sahəsinin 6-km-də torpaq yatağı işləri, 15 müxtəlif formalı suötürücünün, 1 yol keçidinin, 2,5 km uzunluğunda dağətəyi su kanallarının tikintisi başa çatdırılıb, qalan ərazidə sərhəd stansiyası olacaq Kartsaxi stansiyasının tikintisində işlər davam etdirilir. Layihənin həyata keçirilməsində 23,9 min nəfər çalışır. İlin sonuna qədər (2011-ci ilin) layihə üzrə 44,4 min nəfər insanın işə qəbul edilməsi planlaşdırılıb.

Türkiyə tərəfində isə layihə üzrə 1200 nəfər işləyir. Bunun 750-si aç-kapalar da, 300-ü delmə tünellerində, 100-ü daş qırmada, digərləri də idari personaldı. Türkiyə tərəfinin açıqlamasına görə, bu ölkənin ərazisində projenin yüzdə 60-ı tamamlandı. Gürcüstan tərəfində isə bir irəliləmə olmadığı qeyd edilir.

2012-ci ilin martın 8-də Marabda-Kartsax” ASC, “Azərdəmiryolservis”, “Azəryolservis” və “Azəriinşaatervis”in Gürcüstan nümayəndəliyinin rəhbərləri martın 8-də Bakı-Tiflis-Qars (BTQ) dəmir yolunun Gürcüstan sahəsində işlərin gedişinə baxış keçiriblər.

Nümayəndələr Samtsxe-Cavaxeti bölgəsinin Axalkalaki rayonunda tikilən stansiyanın inşası ilə tanış olub və qeyd ediblər ki, burada hökm sürən çətin iqlim şəraitinə baxmayaraq, işlər qrafik üzrə aparılır. BTQ layihəsində ən böyük körpü – Axalkalaki rayonu ərazisində inşa olunan “Qırxbulaq” körpüsünün tikintisi də nəzərdən keçirilib. Körpünün uzunluğu 162, eni isə 9 metrdir. Baxış iştirakçıları burada da işin gedişindən razı qalıblar.

Kartsax stansiyasında da işin qənaətbəxş aparıldığı qeyd olunub və bildirilib ki, tikinti işləri nəzərdə tutulan vaxtda başa çatdırılacaq, 2012-ci ilin sonunda bu yolla ilk qatar Türkiyə sərhədinə yola salınacaq.

Layihəyə ayrılmış vəsaitlər

Dövlət Neft Fondu 2007-ci ildən Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmiryolu layihəsinə vəsait ayırır. Layihənin maliyyələşdirilməsinə 2007-ci ilin 3-cü rübündən başlanılıb. 2007-ci ildə DNF-nın büdcəsindən layihəyə 30 milyon manat, 2008-ci ildə 88 milyon , 2009-cu ildə 30 milyon manat vəsait nəzərdə tutulub. 2010-cu ildə 80 milyon manat ayrılsa da sonradan bu məbləğ 34 milyon manata qədər azaldılıb. 2011-ci ildə dəmiryolu layihəsinə 80 215,1 min manat ayrılsa da sonradan fondun büdcəsinə olunan dəyişiklik nəticəsində bu vəsait artırılaraq 260 800,0 min manata çatdırılıb. Layihələrin maliyyələşdirilməsinə başlayandan etibarən 01.07.2011 tarixinə qədər Dövlət Neft Fondu tərəfindən xəzinədarlıq vasitəsilə Nəqliyyat Nazirliyinə ümumilikdə 85,7 milyon ABŞ dolları, o cümlədən 2011-ci ilin birinci yarımilliyi ərzində 11,75 milyon ABŞ dolları vəsait ayrılıb. Bu vəsait Azərbaycan Beynəlxalq Bankı vasitəsilə Gürcüstan və Azərbaycan dövlətləri arasında 2007-ci il fevralın 7-də imzalanmış ikitərəfli Sazişə müvafiq olaraq, Marabda-Türkiyə Respublikası sərhədinə qədər dəmir yolu sahəsinin və müvafiq infrastruktur obyektlərinin layihələndirilməsi, inşası, reabilitasiya-rekonstruksiya və istismarı üçün yaradılmış “Marabda – Kartsaxi Dəmir Yolu” MMC-nin hesabına köçürülmüşdür.

Yeri gəlmişkən 2011-ci ildə ilk dəfə layihə üzrə ayrılmış vəsaitlərin həcmi artırılıb. Belə ki, dəmiryolu xəttinin maliyyələşdirilməsinə başlanıldıqdan ötən müddət ərzində DNF-ın büdcəsinə əlavə və dəyişikliklər nəticəsində bu layihə üzrə nəzərdə tutulan vəsaitlərin həcmi azaldılıb. Eləcə də ayrılmış vəsaitlər heç də həmin büdcə ili üzrə tam xərclənməyib. Məsələn, 2007-ci ildə layihəyə 30 milyon manat ayrılsa da 20 712,5 manat xərclənib. Layihənin icra faizi 69 faiz olub. 2008-ci ildə dəmiryolunun maliyyələşdirilməsinə 5,3 milyon manat , 2009-cu ildə 22,1 milyon manat sərf edilib. 2010-cu ildə ayrılmış vəsait 34 milyon manata qədər azaldılsa da ilin sonuna 12,4 milyon manat xərclənib. Layihə üzrə qalıq vəsaitin xəzinədarlığa qaytarılıb-qaytarılmaması bəlli deyil. Eyni zamanda layihə ilə bağlı əsaslı köçürmələr hər büdcə ilinin sonuna doğru reallaşır. Yəni büdcə ilinin 3-cü rübünə qədər layihəyə nəzərdə tutulan vəsaitin az hissəsi ayrılıb. Əsaslı ayırmalar 4-cü rübə təsadüf edib.

Layihəyə ayrılan vəsaitlərin illər üzrə bölgüsü

Neft Fondunun hesabatlarına görə, 2007-ci ildə prezidentin 1974 sayılı sərəncamına uyğunlayihənin maliyyələşdirilməsinə 20 712,5 min manat vəsait ayrılıb. Bu xərclər fondun büdcə xərclərinin 2 faizini təşkil edib. Nəzərə çatdıraq ki, göstərilən büdcə ilində layihənin maliyyələşdirilməsinə 50 min manat ayrılsa da sonradan büdcəyə dəyişiklik nəticəsində vəsait 30 min manata qədər azaldılıb. 2007-ci ilin 3-cü rübündə (yanvar-sentyabr ayları)“Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu” layihəsinin maliyyələşdirilməsinə 0,2 milyon manat, dördüncü rübdə 20,7 milyon manat yönəldilib.

2008-ci ildə Neft Fondu prezidentin sərəncamı ilə dəmiryolu layihəsinin maliyyələşdirilməsinə 5 271,1 manat yönəldib. Bu fondun göstərilən il üzrə ümumi xərclərinin 0,1 faizini təşkil edib. Bu maddə üzrə fondun xərcləri nəzərdə tutulana nisbətən (88 682,0 manat) 5,9 fəzi səviyyəsində icra olunub. 2008-ci ilin birinci rübündə layihənin maliyyələşdirilməsinə vəsait ayrılmayıb. Həmin ilin 2-ci rübündə (2008-ci ilin yanvar-iyun aylarında) “Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu” layihəsinə 2,5 milyon manat, 3-cü rübdə (yanvar-sentyabr) 3,7 milyon manat, 4-cü rübdə bu rəqəm 5,3 milyon manat yönəldilib.

2009-cu ildə Neft Fondu tərəfindən layihənin maliyyələşdirilməsinə 22 117,2 min manat vəsait ayrılıb. Həmin vəsait fondun budcə xərclərinin 0,4 faizini təşkil edib. 2007-2009-cu illərdə bu məqsədlə ayrılan vəsaitlər 48,1 min manata çatıb. Sözügedən büdcə ilində layihə çərçivəsində ayrılan vəsaitin 17,0 milyon manatı tikinti və rekonstruksiya işlərinin aparılmasına, habelə bu işləri icra edəcək podratçı şirkətlərə avans ödənişlərin edilməsinə, 3,3 milyon manatı layihə işlərinin həyata keçirilməsinə yönəldilib. 1,8 milyon manatı sifarişçi təşkilatın ofisinin saxlanması, müəllif və texniki nəzarət, ekspertiza və bank xərclərinin ödənilməsi məqsədilə istifadə olunub. 2009-cu ildə nəzərdən tutulan vəsaitin rüblər üzrə bölgüsünə gəlincə, 2009-cu ilin yanvar-mart ayları ərzində layihəyə 0,4 milyon manat, ikinci rübdə 1,1 milyon manat, 3-cü rübdə 4,1 milyon manat sərf edilib. 4-cü rübdə bu rəqəm 22,1 milyon manat olub.

2010-cu ildə Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu layihəsinə 12,4 milyon manat sərf edilib. 2007-ci ildən ötən müddətdə layihəyə ümumilikdə 60,5 milyon manat vəsait ayrılıb.

Bəhs olunan büdcə ilinin birinci rübündə layihənin maliyyələşdirilməsinə vəsait yönəldilməyib.

2-ci rübdə “Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu” layihəsinə 1,5 milyon manat, üçüncü rübdə 2,9 milyon manat, dördüncü rübdə xərclənmiş rəqəm 12,4 milyon manat təşkil edib.

2011-ci il iyulun 1-ə olan məlumata görə, "Bakı - Tbilisi - Qars yeni dəmir yolu" layihəsinə 69,8 mln. manat, oktyabrın 1-nə 146,0 mln. manat xərclənib. 2011-ci ildə layihəyə 80 215,1 min manat ayrılıb. Sonradan fondun büdcəsinə dəyişiklik nəticəsində vəsait 260 800,0 min manata qədər artırılıb. 2011-ci ilin yanvar –iyun ayları ərzində layihəyə **9,3** milyon manat ayrılıb. Birinci rübdə maliyyələşdirilməyə **2,2** milyon manat yönəldilib. İkinci rübdə bu rəqəm 9,3 milyon manat, üçüncü rübdə 85,5 milyon manat, dördüncü rübdə isə 161,9 milyon manat olub.

2012-ci il yanvarın 1-ə olan məlumata əsasən Bakı - Tbilisi - Qars yeni dəmir yolu" layihəsi – 222,4 mln. manat (279,8 milyon ABŞ dolları) xərclənib.

2012-ci ildə fondun bürcəsindən dəmiryolunun maliyyələşdirilməsinə 252 484,0 min manat ayrılıb. Layihələrin maliyyələşdirilməsinə başlayandan etibarən 01.04.2012 tarixə qədər Dövlət Neft Fondu tərəfindən xəzinədarlıq vasitəsilə Nəqliyyat Nazirliyinə ümumilikdə 286,00 milyon ABŞ dolları, o cümlədən 2012-ci ilin yanvar-mart ayları üzrə 6,1 milyon ABŞ dolları vəsait ayrılıb. Bu vəsait Azərbaycan Beynəlxalq Bankı vasitəsilə Gürcüstan və Azərbaycan hökumətləri arasında imzalanmış ikitərəfli sazişə müvafiq olaraq, Marabda-Türkiyə Respublikası sərhədinə qədər dəmir yolu sahəsinin və müvafiq infrastruktur obyektlərinin layihələndirilməsi, inşası, reabilitasiya-rekonstruksiya və istismarı üçün yaradılmış “Marabda – Kartsaxi Dəmir Yolu” MMC-nin hesabına köçürülmüşdür.

Nəzərə çatdıraq ki, layihənin reallaşdırılmasına başlanıldıqdan ötən 4 il ərzində nə Azərbaycan hökuməti, nə Dövlət Neft Fondu, nə də Gürcüstan tərəfi ayrılan vəsaitlərin bölgüsünü açıqlamayıblar. Gürcüstan mətbuatının yazdığına görə Türkiyə ilə sərhəddə Axalkalaki stansiyasının tikintisi Azərbaycanın ayırdığı kredit hesabına reallaşdırılır. Marabdadan Axalkalakiyə qədər olan 160 km-lik hissəsinin tikintisini Azərbaycan özü ödəyir. Yəni Neft Fondundan ayrılan vəsait hesabına reallaşdırılır.

Neft Fondundan maliyyələşən digər layihələr kimi Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu layihəsinin xərcləri, icra prosesi cəmiyyət üçün qapalıdır. 2011-ci ilə qədər ayrılan vəsaitlərin sonradan hansı səbəbdən azadılmasına Nəqliyyat Nazirliyi, o cümlədən Neft Fondu heç bir arayış vermir. Dəfələrlə dəmiryolu xəttinin tikinti qrafiki pozulub. Böyük həcmdə vəsaitlərin

ayrılması müqabilində layihə üzrə işlər ləng aparılıb, işlərin çox az hissəsi yerinə yetirilib. Məsələn, 2009-cu ildə bu sahədə ümumiyyətlə iş görülməyib.

Nəticədə son üç il ərzində təxminən 25-30 faizdən artıq iş görülüb (mənbə. layihənin Koordinasiya Şurasının 8-ci iclası)". Gürcüstan tərəfi buna səbəb kimi layihə üçün nəzərdə tutulan maliyyə vəsaitlərinin vaxtında ayrılmamasını göstərir. Podratçı şirkət «Azərişaaatservis» tikintinin aparılması üçün təbii şəraitin əlverişli olmadığını əsas gətirir. Ümumiyyətlə layihə Azərbaycan ictimaiyyəti üçün tamamilə qapalıdır. Nə Nəqliyyat Nazirliyi, nə də Neft Fondu bu layihə üzrə hesabatlı deyillər. "Marabda-Kartsaxi Dəmir Yolu" MMC tikintinin gedişi ilə bağlı ictimaiyyəti mütəmadi məlumatlandırdığı halda Nəqliyyat Nazirliyi yalnız üçtərəfli görüşlərdən sonra müəyyən açıqlamalar verir. Ən nəhayət layihənin konkret dəyəri bəlli deyil. Layihə üzrə xərclərin yarısından çoxunun iqtisadi təsnifatı qapalıdır. Tikinti quraşdırma işlərinin qonşu ölkənin ərazisində aparılmasından istifadə edən məsul qurumlar tikintiyə, əməkhaqqına, avadanlıqların alınmasına, nəqliyyat xərclərinə nə qədər vəsaitin xərcləndiyini açıqlamırlar.

Türkiyə tərəfi isə layihəyə 2008-ci ildə 25 milyon TL, 2009-cu ildə 47 milyon TL, 2010-cu ildə 82 milyon TL, 2011-ci ildə 81 milyon TL xərcləyib. 2011-ci ildə isə layihəyə 145 milyon xərclənməsi nəzərdə tutulub. Ötən ilin noyabrında Türkiyə tərəfi də dəmiryolunun xərclərinin artdığını açıqlayıb. Buna səbəb kimi dəmir yolunun 76 km-lik Türkiyə hissəsi üçün nəzərdə tutulan 290 mln. TL (təxminən 145 mln. manat) vəsaitin xərclənilib qurtarması göstərilib. Layihənin başa çatdırılması üçün 700-750 mln. TL-lik (350-375 mln. manatlıq) tender elan edilməsi nəzərdə tutulub.

Göründüyü kimi layihə maddi cəhətdən yüksək qiymətləndirilməsinə baxmayaraq icra prosesi zamanı da bahalaşdırılıb. Belə ki, ilkin razılaşmada tikintinin iki il davam edəcəyi, dəyərinin isə 422 milyon dollardan çox olacağı proqnozlaşdırılırdı. Bunun 202 milyon dolları Gürcüstan tərəfdə tikinti işlərinin aparılmasına, 220 milyon dolları isə dəmiryolunun Türkiyə ərazisinə düşən hissəsində tikinti işlərinin aparılması üçün nəzərdə tutulurdu. Lakin Gürcüstan tərəfdə tikintiyə ayrılan maliyyə vəsaitləri 4 dəfə artıb. Layihənin Türkiyə ərazisinə düşən hissəsində isə tikinti xərcləri 2,4 dəfə çoxalıb. (dəmir yolunun 76 km-lik Türkiyə hissəsinin çəkilişinə 220 milyon dollar nəzərdə tutulsa da sonradan bu rəqəm 477 milyon dollara artırılıb). Ümumilikdə Bakı-Tiflis-Qars dəmiryolu layihəsi ilkin qiymətləndirmədən 3,3 dəfə

bahalaşıb. Dəmiryolunun 2013-cü ildə təhvil veriləcəyini nəzərə alsaq dəmiryolunun xərcləri 1 milyardan 252 milyon dollardan da artıq olacaq.

Bununla bağlı podratçının, eləcə də sifarişçinin gətirdiyi arqumentlər əsaslı deyil. Yeri gəlmişkən beynəlxalq təcrübəyə görə, iri layihələrin dəyəri maksimum 15 faiz artırıla bilər. Qiymət artımı 15 faizdən artıqdırsa, deməli buna iqtisadi faktorlar yox, başqa amillər təsir edib. Bakı-Tiflis-Qars dəmiryolu layihəsi icra müddətində 2.5 dəfə və ya 240 faiz bahalaşıb. Layihənin icrasında şəffaflığın təmin olunması baxımından ən həlledici zaman intervalı layihənin icrası mərhələsidir. Xatırladaq ki, ilkin tender təkliflərində tikinti işlərinin 2 il davam edəcəyi göstərilə də tikinti-quraşdırma işləri 4 ildir davam edir.

Təcrübədə Dövlət Neft Fondunun maliyyəni ayıran təşkilat kimi vəsaitlərin necə xərclənməsinə ciddi nəzarət etmədiyi aydın olur. Yəni fond layihə çərçivəsində xərclənən vəsaitlərin səmərəliliyinə, vəsaitlərin tender müqaviləsində nəzərdə tutulan tələblərə uyğun xərclənməsinə tam nəzarət mexanizminə malik deyil. Rəsmi açıqlamalarda isə Neft Fondu bildirir ki, layihənin icrasını təmin edən sifarişçi təşkilatla müvafiq tender proseduruna uyğun seçilmiş podratçı təşkilat arasında imzalanmış müqavilədə görülməli tikinti-quraşdırma işlərinin həcmi, dəyəri, müddəti və digər öhdəliklər öz əksini tapır. Neft Fondunda hər müqavilə üzrə ödənilmiş və qalıq vəsaitin həcmi görülmüş tikinti-quraşdırma işlərinin faiz nisbətində, avans və keyfiyyət zəmanəti üzrə tutulan vəsaitin ucu aparılır. Müqavilənin icrasında kənarlaşma olduqda bu barədə sifarişçi təşkilat dərhal məlumatlandırılır. Qeyd olunur ki, nöqsan aradan qaldırılmayana qədər maliyyələşdirilmə aparılmır. Neft Fondu tərəfindən layihənin yerlərdə monitorinqi, görülmüş tikinti-quraşdırma işləri üzrə sənədlərin təhlili aparılır. Layihənin icrasında, vəsaitlərin istifadəsində səmərəliliyin təmin edilməsi üzrə icraçı təşkilatlara tövsiyələr verilir.

Gürcüstana ayrılan kredit

Gürcüstana kredit xətti iki tranş üzrə qiymətləndirilib: Tranş A və Tranş B.

Tranş A - illik dərəcəsi 1% olmaqla 25 il müddətinə 200 (iki yüz) milyon ABŞ dolları həcmində kredit daxildir. Hansıki 2011-ci ilədək layihənin reallaşması üçün Azərbaycan Gürcüstana (200 mln. dollar) ayırmağı nəzərdə tuturdu. Nəqliyyat Nazirliyinin məlumatına görə, bu kreditin 90 mln-u artıq istifadə olunub. 90 milyon dollar çərçivəsində görülən işlərin nədən ibarət olduğu, xərclərin istiqamətləri isə təssüf ki açıqlanmır. Digər tərəfdən rəsmi qəzətlərdə cari ilin iyulunun 1-nə olan məlumat əsasında Tranş A çərçivəsində Azərbaycanın Gürcüstana 85,7 milyon dollar ayırdığı qeyd edilib. Tranş B ilə bağlı müqavilə cari ilin mayında imzalanıb. Tranş B çərçivəsində Gürcüstana verilən kreditin şərtləri 1-ci tranşla müqayisədə bir qədər ağırdır. Belə ki, 575 mln. dollar illik 5%-lə ayrılıb. Bununla Azərbaycan tərəfindən Gürcüstana ayrılan kreditin məbləği 775 milyon ABŞ dollarına çatdırılıb. Nəzərə çatdıraq ki, Gürcüstan tərəfi krediti dəmir yolunun işə düşməsindən sonra əldə edəcəyi gəlirlərin hesabına ödəyəcək. Bununla yanaşı, üzərində iş aparılan hissə Gürcüstan ərazisində olmasına baxmayaraq bu hissəni Gürcüstan tərəfi tək idarə etməyəcək. Dəmir yolunu Azərbaycan və Gürcüstan tərəfinin yaradacağı birgə müəssisə idarə edəcək. Yalnız 25 ildən, yəni kredit tam qaytarıldıqdan sonra dəmir yolu Gürcüstanın idarəçiliyinə veriləcək. Təhlillərə görə, Gürcüstana verilən kreditin illik dərəcəsinə Azərbaycan üçün də iqtisadi baxımdan rentabelli hesab etmək olmaz. Əvvəla kredit faizi aşağıdır. Eyni zamanda kreditin qaytarılma müddəti böyükdür. Praktiki kredit dolların illik inflyasiyasına uyğun təqdim edilib. Bu Azərbaycanın kreditin verilməsindən gəlir əldə etməyəcəyi deməkdir. Bundan əlavə nəzərə alsaq ki, kredit uzun müddətə verilib və dolların alıcı qabiliyyəti aşağı düşür, eləcə də qlobal bahalaşma davam edir təqdim olunan kreditin perspektiv dəyəri kifayət qədər az olacaq.

Ölkə daxilindəki istehlak kreditlərinin faizləri belə Azərbaycanın Gürcüstana təklif etdiyi kredit faizindən 4 dəfə çoxdur: Gürcüstana verilən kreditin faiz dərəcəsi Azərbaycanda mənzilə ehtiyacı olanlara verilən ipoteka kreditinin faiz dərəcəsiindən təxminən 2 dəfəyə yaxın azdır. İqtisadi baxımdan bu məntiqi deyil.

Digər tərəfdən Gürcüstana kreditin ayrılma prosesi də qapalıdır. Köçürmə ilə bağlı ictimaiyyətə cəmi 1 dəfə məlumat verilib.Hansıki o da bir sıra suallar yaradır. Belə ki, Azərbaycanın nəqliyyat nazirliyi“Marabda-Kartsaxi Dəmir Yolu MMC” nin hesabına ilk köçürmənin 2007-ci ilin sentyabrında baş tutduğunu və bu məqsədlə Gürcüstana 280 milyon dollar verildiyini bəyan edib(APA). Gürcüstan mənbələrində isə ilk köçürmə 50 milyon dollar qeyd olunub.

Layihə üzrə podratçı şirkətlər

Dövlət vəsaitləri hesabına maliyyələşdirilən layihələrdə vəsaitlərin xərclənməsindəki şəffaflıq problemləri əslində dövlət satınalmalarından qaynaqlanır. Dəmiryolu layihəsi üzrə xərcləri araşdırmaq üçün layihə çərçivəsində keçirilmiş tenderlərlə bağlı araşdırma apardıq. Nəzərə çatdıraq ki, “Dövlət Satınalmaları haqqında” qanuna görə, dövlət tərəfindən həyata keçirilən (o cümlədən səhmlərində dövlətin payı 30 faizdən çox olan səhmdar cəmiyyətlər) və dəyəri 50 min manatdan çox olan layihələrin icrası açıq tender vasitəsilə həyata keçirilir. Lakin bir sıra hallarda layihələr üzrə icraçıların seçilməsi zamanı dövlət satınalmalarının tələbləri pozulur. Nəticədə xərcləmələr ildən-ilə artsa da layihələrin tamamlanma müddəti uzanır. İşlərin sifarişinin, yoxsa podratçının günahı səbəbindən təhvil verilməməsi məsələsinə isə aydınlıq gətirilmir. Tenderlərlə bağlı şəffaflıq problemi layihələrin texniki parametrlərinin sabit olmamasında da özünü göstərir. İcra prosesində texniki göstəricilər dəyişdirilir.

Bakı-Tiflis-Qars layihəsi üzrə tenderlər Gürcüstan və Türkiyə ərazilərində keçirilib. Layihə ilə bağlı marketinq işlərinin görülməsi və texniki-iqtisadi əsaslandırma sənədlərinin hazırlanmasını Türkiyənin “Yüksel Domaniç” şirkəti həyata keçirib. Dəmiryolunun Türkiyə ərazisindəki 76 kilometrlik hissəsinin tikintisi ilə bağlı Türkiyədə keçirilmiş tenderdə isə on dörd yerli, o cümlədən xarici şirkət iştirak edib. Sözügedən tenderin qalibi Türkiyənin “Özgün Yapı Çeliklər” şirkəti olub. Bu şirkətin təklifi 250 milyon dollar təşkil edib. (Türkiyə hökuməti Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolu layihəsinin ölkə ərazisindən keçən hissəsinin inşasına 345 milyon dollar ayırıb).

Marabda-Axalkalaki sahəsində reabilitasiya və rekonstruksiya işlərinin yerinə yetirilməsi, Axalkalaki-Karsaxi tikinti işlərinin yerinə yetirilməsi, Axalkalaki stansiyasının layihələndirilməsi və Marabda-Tetriskaro sahəsinin reabilitasiya və rekonstruksiyası üzrə tender proseduraları Gürcüstan qanunvericiliyinə uyğun bu ölkənin ərazisində baş tutub.

Dəmiryolunun 76 kilometrlik hissəsinin tikintisi üzrə tender isə Türkiyədə reallaşdı. Dəmir yolunun Axalkalaki- Kartsaxi sahəsinin tikintisi üzrə “Maraba-Kartsaxi Dəmir Yolu” MMC tərəfindən beynəlxalq tender elan edib. Gürcüstan mənbələrindən əldə etdiyimiz məlumatlara görə, müsabiqənin şərtlərinə tender qalibinin bütün dəmir yolu infrastrukturunun tikintisini

öz üzərinə götürməsi, torpaq tikintisi, geo-texnik və drenaj işlərinin aparılması, yolların və boruların tikintisi və həmçinin Kartsaxidə yerləşən stansiyanın inşası daxil edilib.

Tender elanında, işlərin maliyyələşməsini “Marabda- Kartsaxi Dəmir Yolu” MMC-nin həyata keçirdiyi göstərilib. Həmçinin bildirilib ki, “Marabda- Kartsaxi Dəmir Yolu” MMC layihəni həyata keçirəcək podratçıdan 1 yanvar 2008-ci ilə qədər işlərin həyata keçirilməsi haqqında müfəssəl cədvəli təqdim etməsini tələb edir. Əks halda “Marabda- Kartsaxi Dəmir Yolu” MMC dövlət satınalmalar üzrə müqaviləni ləğv etmə hüququna malikdir. O cümlədən bildirilir ki, bütün növ işlər 1 oktyabr 2009-cu ilə qədər başa çatdırılmalıdır.

Bu tenderdə iddiaçılardan ümumi dəyəri göstərilməklə sənədlərini müəyyən edilmiş formada 2007-ci ilin 23 oktyabrından 29-na kimi təqdim etmələri tələb olunub. Elanda əsas tələblərdən biri kimi isə iştirakçıların dəmiryolu infrastrukturunun tikintisində 10 il iş təcrübəsinin olması irəli sürülüb. Nəzərə çatdıraq ki, tenderin qalibi “Azəriinşaatservis” MMC müəyyən edilib. Gürcüstan mətbuatının məlumatına görə, tenderdə “Azəriinşaatservis” şirkəti 29 km-lik yolun tikintisini həyata keçirməyi üzərinə götürüb.

“Azəriinşaatservis” in internet saytında da 2007-ci ildə Bakı-Tiflis-Qars dəmiryolu layihəsi çərçivəsində Gürcüstan ərazisindən keçən və dəyəri 79. 445. 611,88 milyon dollar olan Axalkalaki-Kartsax-Türkiyə sərhəddi dəmir yolu hissəsinin tikintisi üzrə tenderin qalibi olduğu göstərilib. Bildirilib ki, bu layihə şirkətin ilk irimiqyaslı dəmir yolu layihəsi olub. Nəzərə çatdıraq ki, tenderin nə zaman keçirildiyi, müqavilənin şərtləri, görəcəyi işlərin qrafiki, bağlanan müqavilənin tarixi barədə bir cümlə də əksini tapmayıb. Eyni zamanda tender komissiyasının da “Azəriinşaatservis”ə üstünlük vermə səbəbləri açıqlanmır.

Dəmiryolu xəttinin Marabda-Kartsaxi hissəsi ilə də tender elan olunub. Tenderdə görüləcək işlərin tərkibinə bütün dəmiryolu infrastrukturunun tikintisi -geotexnikivə drenaj işləri, üst keçidlərin tikintisi, avtomobil yolları qovşaqlarının tikintisi, tunel tikintisi daxil edilib. Bundan əlavə tender şərtində kontakt şəbəkəsinin tikintisi, enerjitetçizəti, avtomatik bağlanma sisteminin yaradılması, mərkəzləşdirilmiş nəqliyyata nəzarət, eləcə də telekommunikasiya və informasiya sisteminin qurulması irəli sürülüb. Tender elanında iddiaçılardan təkliflərini 2007-ci il 23 oktyabrından 29 oktyabr 2007-ci ilə qədər tender komissiyasına təqdim etmələri istənilib. 1 lot üzrə keçirilən bu tenderdə bir qalibin olacağı göstərilib.

Layihə üzrə “Axalkalaki” stansiyasının tikintisi, informasiya, siqnalizasiya sistemlərinin yaradılması ilə bağlı beynəlxalq tender isə ikimərhələli olub. Birinci tender 2008-ci ilin oktyabrında keçirilib. Tenderdə stansiyanın tikintisinə 2009-cu ildə başlanılması, 2011-ci ildə isə təhvil verilməsi tələbi irəli sürülüb. Müsabiqənin qalibi olacaq iddiaçıya müqavilədəyərinin 5% məbləğində bank təminatının təqdim edilməsi nəzərdə tutulub.

Tenderdə iki gürcü şirkəti - "Геоинжиниринг" MMC, "GT Trade" MMC və bir alman şirkəti EPG, həmçinin ukraynanın "КиевГИПРОТранс" institutu iştirak edib. Maraqlıdır ki, bu şirkətlər tender komissiyasını qane etməyiblər. İkinci mərhələdə tenderin qalibi Azərbaycan şirkəti olub. Belə ki, memarlıq və dizayn şirkəti olan "Kontur" beynəlxalq tenderin qalibi elan edilib.

Marabda-Axalkalaki sahəsində reabilitasiya, rekonstruksiya işləri üzrə xidmətlərin həyata keçirilməsi ilə bağlı tender ikimərhələli olub. İşlərin icra və tamamlanma müddəti kimi 2008-2010-cu illər müəyyən edilib. Tender sənədlərinin tender komissiyasına təqdim edilməsi müddəti 31 iyul 2007-ci il tarixdən 30 avqust 2007-ci il göstərilib.

Marabda-Tetriskaro sahəsinin tikilməsi ilə bağlı texniki nəzarətin həyata keçirilməsi, eləcə də reabilitasiya və rekonstruksiya işləri üzrə beynəlxalq tender 2010-cu ildə keçirilib. Belə ki, tender sənədlərinin qəbuluna 8 fevral da başlanılıb. Tender təklifləri üzrə zərfin açılması tarixi 4 mart müəyyən edilib.

Bu arada Marabda-Tetriskaro yolunun (29,2 km) yenidən qurulması üzrə işçi layihəni və Axalkalaki stansiyasının yenidən qurulması layihəsini Ukraynanın “Kiyevhiprotrans” Layihə İnstitutu hazırlayıb.

Layihə ilə bağlı diqqəti çəkən məqam «Dəmiryolsçervis» MMC-nin kollektivinin podratçı təşkilat kimi tikintidə iştirak etməsidir. «Dəmiryolsçervis» MMC-nin keçirilmiş hansı tenderin qalibi olduğu bəlli deyil. Sadəcə o məlumdur ki, «Dəmiryolsçervis» MMC-nin 46 vaqondan ibarət ilk işçi qatarı 5 may 2010-cu ildən, 63 vaqondan ibarət ikinci qatarı 21 iyun 2010-cu ildən, üçüncü işçi qatarı isə 10 avqust 2010-cu ildən tikintidə fəaliyyət göstərir.

Tender şəffaflığı

Qeyd etdiyimiz kimi, tenderlər Gürcüstan ərazisində keçirildiyindən Azərbaycan ictimaiyyəti hələ də həmin müsabiqələr, onların qalıbları haqqında məlumata malik deyil. Nəzərə alsaq ki, dəmiryolunun tikintisinə ayrılan vəsaitlər bu tenderlər vasitəsilə bölüşdürülüb, tender sənədlər, təklifləri maraq obyektı olaraq qalır. Nəqliyyat Nazirliyi tenderlərə bağlı məlumatları öz internet sahəsində yerləşdirməyib.. Tenderlərlə bağlı ortada yalnız Gürcüstan Respublikasının Azərbaycandakı səfirliyindən Nəqliyyat Nazirliyinə ünvanlanmış məktub var. Hansıki orada “Marabda-Kartsaxi dəmir yolu” MMC-nin aşağıdakı tenderləri keçirdiyini elan etməsi göstərilib:

- Marabda-Axalkalaki dəmir yolu sahəsinin reabilitasiyası-rekonstruksiyası ilə bağlı işçi layihəsinin hazırlanmasına dair xidmətlərin dövlət satınalması üzrə beynəlxalq ikimərhələli tender;

- maliyyə və mühasibat xidmətlərinin göstərilməsinin dövlət satınalması üzrə beynəlxalq ikimərhələli tender;

- hüquq xidmətlərinin göstərilməsinin dövlət satınalması üzrə beynəlxalq ikimərhələli tender.

Azərbaycan tərəfi bildirir ki, dəmir yolunun Gürcüstan hissəsinin tikintisini «Azərişəətservis» şirkəti həyata keçirir. Eyni zamanda o da bəlli olur ki, “Dəmiryolsçəervis” MMC də tikintidə podratçı təşkilat kimi iştirak edir. Podratçı təşkilatın daha bir podratçısı olduğu ortaya çıxır. “Dəmiryolsçəervis” MMC-nin hansı tenderin qalibi olduğu isə məlum deyil. Bir o bəllidir ki, «Dəmiryolsçəervis» MMC-nin 46 vaqondan ibarət ilk işçi qatarı 5 may 2010-cu ildən, 63 vaqondan ibarət ikinci qatarı isə 21 iyun 2010-cu ildən, üçüncü qatarı 10 avqust 2010-cu ildən tikinti ərazisində fəaliyyət göstərir

İşləri satınalma nəticəsində bölüşdürməyən sifarişçilərə qarşı hansı tədbirlərin həyata keçirilməsinə gəldikdə, qanunla fond podratçı təşkilatın seçilməsində, qiymətqoyma

məsələlərində, müvafiq tender və digər satınalma prosedurlarında uyğunsuzluq və yaxud qanunvericilikdən kənarlaşma aşkar etdikdə maliyyələşməni dayandırmalıdır.

Araşdırmalar göstərir ki, Azərbaycandan fərqli olaraq Gürcüstanın müvafiq dairələri tenderlərin keçirilməsində daha təcrübədirlər və şəffaflıq prinsiplərinə əməl edirlər. “Marabda-Kartsaxi Dəmir Yolu MMC” layihə çərçivəsində həyata keçiriləcək hər bir xidmət üzrə ayrı-ayrılıqda tender keçirib. Layihə ilə bağlı mühasib, maliyyə əməliyyatları, eləcə də hüquqi xidmətlərə dair ayrıca satınalmalar təşkil olunub. Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyindən fərqli olaraq “Marabda-Kartsaxi Dəmir Yolu” MMC ictimaiyyətə bu istiqamətdə qismən də olsa açıqdır. Belə ki, şirkət Axalkalaki dəmiryolu stansiyasının tikilməsi ilə bağlı keçirilmiş beynəlxalq tenderlə əlaqədar qanunvericiliyin tələblərinə uyğun mətbuatda elan verib. Qeyd etdiyimiz kimi sənədlərin qəbulunun son müddəti kimi 22 oktyabr 2007-ci ili müəyyənləşdirib.

Tenderin şərtlərinə uyğun bütün maraqlı tərəflər müsabiqədə iştiraka dəvət edilib. 13.11.2007-ci il tarixində Gürcüstan mətbuatının yazdığına görə, Axalkalaki-Karsaxi sahəsində 30 kilometrlik hissənin tikintisinə dair tenderin qalibi Azərbaycan şirkəti “Azərişəaatservis” olub. Qonşu ölkədəki mənbələr göstərir ki, “Azərişəaatservis”in göstəriciləri tenderin şərtlərinə tam deyil, qismən uyğun gəlib. Yəni belə çıxır ki, tenderə qatılan iddiaçılar tender komissiyasını qane etməyiblər. (Həmin ərəfələrdə Azərbaycan mətbuatı yazırdı ki, “Azərişəaatservis”in ixtisas uyğunluğuna dair göstəriciləri Bakı-Tiflis-Qars dəmiryolu kimi böyük layihəni icra etməyə cavab verməməsinə baxmayaraq bu şirkətə üstünlük verilməsi məhz Azərbaycanın layihədə Gürcüstan tərəfinin payını maliyyələşdirməsi ilə bağlıdır).

Əslində tender elanında əksini tapan şərtlər də bunu təsdiqləyir. Belə ki, sözügedən tender elanında iştirakçıların dəmiryolu infrastrukturunun tikintisində 10 il iş təcrübəsinin olması tələbi irəli sürülüb. “Azərişəaatservis” isə saytında göstərib ki, Bakı-Tiflis-Qars şirkətin ilk irimiqyaslı dəmir yolu layihəsidir.

Qeyd edək ki, həmin tenderdə “Azərişəaatservis” dən başqa daha iki şirkət – türk və gürcü şirkətləri iştirak edib. Sadəcə seçim meyarının məcmusuna qismən Azərbaycan şirkəti uyğun gəlib.

Dəmiryolu xəttinin çəkilişi ilə bağlı təkrar beynəlxalq tender keçirilib. Tenderin şərtləri demək olar ki, dəyişdirilməyib. Tenderdə yenə də o işlərin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulub ki, onlar Marabda-Axalkalaki və Axalkalaki-Karsaxi dəmiryolu xəttləri ilə əlaqəli olsunlar.

Tender sənədlərinin alınması müddəti kimi 19 oktyabr müəyyənləşib. İştirakçılardan sənədləri, eləcə də tender təkliflərini 20-22 2009-cu il oktyabra qədər təqdim etmələri tələb olunub. Göstərilib ki, tender təkliflərinin qiymətləndirilməsi zamanı iştirakçının təcrübəsi, irəli sürdüyü qiymətlər paketi əsas götürüləcək. Tender 1 lot üzrə elan edilib. İştirakçılar arasında 1qalib seçiləcəyi bildirilib.

Həmin elanda xatırladılıb ki, bundan əvvəl tenderdə, hansıki, 2008-ci ilin oktyabrında keçirilmişdi 4 şirkət iştirak edib. Bunlardan ikisi gürcü şirkətləri "Geoinjirinq" və "GT Trade" və Almaniya, Ukrayna şirkətləri qatılıblar. Müsabiqənin ikinci hissəsinə "KievQİP-ROtrans" buraxılıb. Lakin sonradan "KievQİPROtrans" tender komissiyasını qane etməyib. Onu da bildirək ki, DNF-dan maliyyələşdirilən digər layihələr kimi bu layihə üzrə də tender elanları Dövlət Satınalmalar Agentliyinin internet ünvanında yerləşdirilməyib. Halbuki agentlik öz veb sahəsində nəyinki bu tender elanlarını yerləşdirilməli dövlət vəsaiti hesabına malların (işlərin, xidmətlərin) müsabiqə əsasında satın alınmasının qanuniliyinə, müqavilələrin icrasına nəzarət etməlidir. Dövlət vəsaiti hesabına malların (işlərin və xidmətlərin) müsabiqə əsasında satın alınmasının qanuniliyinə və müqavilələrin icrasına nəzarət edir, mübahisəli məsələləri araşdırır, qanunvericiliyin pozulması hallarını aşkar etdikdə satınalma prosedurlarını 7 bank günü- nədək dayandırır və lazım gəldikdə satınalan təşkilat qarşısında tenderin nəticələrinin ləğv edilməsi barədə məsələ qaldırır, dövlət satınalmalarına dair hesabatların tərtibi qaydalarını müəy- yənləşdirir, dövlət satınalmalarını tənzimləyən normativ hüquqi aktların, sənədlərin və məlumatların ictimaiyyətə çatdırılmasını təmin edir. dövlət satınalmaları üzrə tenderlər, təkliflər sorğusu və kotirovka sorğusu barədə elanlar və onların nəticələri barədə məlumatların yerləşdirildiyi dövlət satınalmalarının rəsmi internet saytını (bundan sonra - rəsmi internet saytı) yaradır. Göüründüyü kimi qanun agentliyin hesabatlı, şəffaf fəaliyyətini nəzərdə tutsa da təcrübədə bu qurumun fəaliyyətində qanundan irəli gələn bu tələblərə qismən əməl edilir.

İşləri satınalma nəticəsində bölüşdürməyən sifarişçilərə qarşı hansı tədbirlərin həyata keçirilməsinə gəldikdə, fond qanunla podratçı təşkilatın seçilməsində, qiymətqoyma məsələlərində, müvafiq tender və digər satınalma prosedurlarında uyğun-suzluq və yaxud qanunvericilikdən kənarlaşma aşkar etdikdə maliyyələşdirilməni dayandırılmalıdır. Bu barədə müvafiq şəkildə icraçı qurumlara, zərurət yarandığı halda müvafiq icra edilir ki, belə hallar olmur. Çünki fondun tələbi ilə hər hansı kənarlaşmalar aradan qaldırılır.

Bakı-Tiflis-Qars layihəsi rentabellidirmi

Azərbaycan tərəfi hesab edir ki, hər üç ölkənin, eyni zamanda, həmin nəqliyyat dəhlizinin xidmətlərindən istifadə etmək marağında olan başqa ölkələrin də sıx nəqliyyat əlaqələri qurmasına böyük imkanlar açacaq. Dəmiryolunun bütövlükdə davamlı inkişaf və təhlükəsizliyin təminatına yönələn, Xəzər hövzəsi regionunun və Mərkəzi Asiya ölkələrinin Avropa ilə bilavasitə nəqliyyat əlaqələrinin qurulmasına, yük və sərnişinlərin Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ərazilərindən keçməklə birbaşa Avropaya çıxışına, nəticə etibarilə, Azərbaycanın Avropaya inteqrasiyası prosesinin sürətləndirilməsinə xidmət edəcəyi söyülənir.

Gürcüstan tərəfində isə layihə ilə bağlı fikirlər birmənalı deyil. Belə ki, Gürcüstanın bəzi rəsmiləri düşünür ki, Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolu Türkiyə, Orta Asiya dövlətləri və Azərbaycan üçün strateji əhəmiyyət daşıyır. Layihə Gürcüstan üçün elə də mühüm deyil. Əksinə, dəmiryolu Poti və Batumi limanlarında artıq yüklənməyə səbəb olacaq. Gürcüstanın infrastruktur və regional inkişaf naziri Ramaz Nikoedişvilinin rəyinə görə, gürcüstan bu yol vasitəsi ilə böyük maddi mənfəət əldə etməyəcək. Onun fikrincə, bu məsələ razılaşdırıldıqda Gürcüstan hökuməti üçün maliyyə məsələləri prioritet təşkil etməyib. R. Nikoedişvili hesab edir ki, istənilən analogi beynəlxalq layihə həm müsbət, həm də mənfi xüsusiyyətlərə malik olur. “Gürcüstan hökumətinin nə vaxtsa layihənin müsbət və mənfi tərəflərindən söz açdığını eşitmişikmi? Belə şey olmayıb. Gürcüstan hökuməti bu layihəyə hansı səbəbdən qoşulub, mənə bəlli deyil” - deyə o bilirib.

Nəticə

Bakı-Tiflis-Qars hər üç ölkənin birgə layihəsi olsa da ictimaiyyət bu layihə ilə bağlı məlumatlı deyil. Layihə üzrə işlərin qrafiki, vəsaitlərin xərclənmə istiqamətləri qapalıdır. Sadəcə illər üzrə ayrılmış xərclər açıqlanır. 2010-cu ilə qədər xərclərin bölgüsü ilə bağlı yəni nə qədər vəsaitin tikinti və rekonstruksiya işlərinin aparılmasına, nə qədərinin bu işləri icra edəcək podratçı şirkətlərə ödənişlərin edilməsinə, nə qədərinin isə layihə işlərinin həyata keçirilməsinə yönəldildiyi açıqlansa da son iki ildə bu sahədə məlumatlar tamamilə qapalı olub. Eyni zamanda layihənin icrasına başlandıqdan ötən müddətdə hər büdcə ili üzrə nəzərdə tutulmuş vəsaitlərin əsaslı köçürülməsi 3 və 4-cü rüblərə təsadüf edib. 2012-ci ilə qədər ayrılan vəsaitlərə işlərin neçə faizinin həyata keçirildiyi açıqlanmayıb.

Layihə çərçivəsində apardığımız monitorinq göstərir ki, dəmir yolunun tikintisinin getdiyi ərazidə Gürcüstanda da bu layihə ilə bağlı məlumatlar qapalıdır. “Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu xətti” layihəsi üzrə Gürcüstan tərəfindən səlahiyyətli orqan funksiyasını həyata keçirən “Marabda Kartsaxi Dəmir Yolu” MMC hesabatlı deyil. Diqqəti çəkən isə layihə üzrə səlahiyyətli orqan funksiyasını yerinə yetirən Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin də dəmir yolu layihəsi ilə bağlı ünvanlanan sualları Marabda Kartsaxi Dəmir Yolu” MMC-yə yönləndirməsidir.

Dəmir yolunun tikintisində şəffaflıqla bağlı sual yaradan məqamlardan biri də işlər üzrə keçirilmiş tenderlərdir. Məsələn Azərbaycan tərəfi bildirir ki, dəmir yolunun Gürcüstan hissəsinin tikintisini «Azərişaaftservis» şirkəti həyata keçirir. Eyni zamanda o da bəlli olur ki, “Dəmiryolsçervis” MMC də tikintidə podratçı təşkilat kimi iştirak edir. Podratçı təşkilatın daha bir podratçısı olduğu ortaya çıxır. “Dəmiryolsçervis” MMC-nin hansı satınalma müsabiqəsi nəticəsində seçildiyinə dair məlumat yoxdur.

Dəmir yolunun texniki göstəriciləri də sabit deyil. 2077-ci ildə icrasına başlanılan layihənin texniki göstəriciləri 2011-ci ildə təzədən işlənilib. Bununla bərabər dəmir yolu xəttinin uzunluğuna dair hələ də ortada konkret rəqəm yoxdur. Dövlət Neft Fondu maliyyəni ayıran təşkilat kimi vəsaitlərin necə xərclənməsinə ciddi nəzarət etmir. Yəni fond layihə çərçivəsində xərclənən vəsaitlərin səmərəliliyinə, vəsaitlərin tender müqaviləsində nəzərdə tutulan tələblərə uyğun xərclənməsinə tam nəzarət mexanizminə malik deyil.