



Azərbaycan: Dəmiryolu Sektorunun İnkişaf Proqramı

Layihənin adı	Dəmiryolu Sektorunun İnkişaf Proqramı	
Layihənin nömrəsi	48386-001	
Ölkə	Azərbaycan	
Layihənin Statusu	Aktiv	
Layihənin növü / Yardımanın Modallığı	Texniki Yardım	
Maliyyələşdirmə Mənbəyi / Məbləğ	TA 9154-AZE: Dəmiryolu Sektorunun İnkişaf Proqramı	
	Texniki Yardım üzrə Xüsusi Fond	1.00 milyon ABŞ dollar
Gündəlikdə duran strateji məsələlər	Əhatəli iqtisadi artım Regional inteqrasiya	
Dəyişikliyin səbəbləri	İdarəetmə və bacarıqların inkişaf etdirilməsi Bilik variantları	
Sektor / Subsektor	Nəqliyyat – Dəmiryolu nəqliyyatı (qeyri-şəhər)	
Gender Bərabərliyi və Əsas istiqamət	Heç bir gender elementi yoxdur	
Təsviri	<p>Azərbaycan Hökuməti Azərbaycan Dəmiryolları (ADY) QSC-ni rentabelli şirkətə çevirməyə və dəmiryolları vasitəsilə xidmətlərin göstərilməsi prosesini təkmilləşdirməyə çalışır. (i) Dəmiryolu sektorunu və korporativ islahatları və ADY-nin maliyyə strukturlarının yenidən qurulmasını; və (ii) dəmiryolu infrastrukturunda, xüsusən şimal-cənub dəmiryolu dəhlizi boyunca təkmilləşdirmələrin aparılmasını maliyyələşdirmək üçün Hökumət Asiya İnkişaf Bankına (AİB) müraciət edib. Bu proqramın hazırlıq texniki yardımı (PHTY) (i) ADY-də və dəmiryolu sektorunda təşkilati dəyişikləri, ADY-də maliyyə strukturunun yenidən qurulmasını, sektorun inkişaf planını və dəmiryolu sahəsində maraqlı olan bütün əsas tərəflər ilə tam məsləhətləşmə əsasında hazırlanması lazım olan digər siyasət sahələrini əhatə edən siyasət əsaslı kredit üçün təfərrüatlı siyasət</p>	

bazasını ; (ii) yolun yenilənməsi üçün texniki-iqtisadi əsaslandırmanı və kompüterləşdirilmiş daşınma əməliyyat sistemini; və (iii) AİB-in kredit hazırlanması sənədlərini, o cümlədən sektorun qiymətləndirilməsini, texniki, iqtisadi və maliyyə qiymətləndirilməsini; ekoloji, sosial və yoxsulluğun təsir sahəsinin qiymətləndirilməsini; satınalmanın hazırlanması və layihənin icra olunmasının təşkili işlərini hazırlayacaq.

Layihənin məntiqi əsası və Ölkə / Regional Strategiyası ilə əlaqəsi

Azərbaycanda son iqtisadi artım 2002 – 2013-cü illər ərzində 13%-dən 2014-cü ildə 2.8%-ə qədər, 2015-ci ildə isə 1.1%-ə qədər azalmışdır. Nəticədə dəmiryolu xidmətləri üzrə ümumi xərclər əhəmiyyətli dərəcədə azalmışdır. Dövlət müəssisəsi olan, qapalı səhmdar cəmiyyəti Azərbaycan Dəmiryolları (ADY) ölkənin dəmiryolunu idarə edir və 100 ildən çoxdur ki, fəaliyyət göstərir. Sovet dövründə ADY həm şərq-qərb, həm də şimal-cənub dəhlizləri üzərindən daxili və regional yük və sərnişin daşınmasında üstün paya sahib olmuşdur. Hazırkı trafik Sovet dövründə ən yüksək dəmiryolu trafikinin ümumilikdə təxminən üçdə birini qəmədir. Dövlətlərarası ticarət və ictimai investisiyanın aşağı düşməsi, sektor siyasətinin gecikməsi, şossələr və boru kəmərləri ilə rəqabətin inkişaf etməsi və idarəetmənin aşağıda səviyyədə qalması səbəbindən trafik həcmi enmişdir.

ADY şaquli şəkildə əlaqələndirilib və infrastruktur, dəmiryol nəqliyyat vasitələri və yük/sərnişin əməliyyatları kimi funksiyalarla təşkil olunub. Onun gəlirlərinin çox hissəsi yük daşınmasından əldə olunur; sərnişin xidmətləri sosial baxımdan vacib olsa da, pul itkisinə səbəb olur. ADY bazar payını saxlamağa və sistem təkmilləşmələrinin aparılmasını maliyyələşdirməyə çalışır: ölkənin relsli yollarının yarısının yenidən qurulmasına və ya bərpa edilməsinə ehtiyac var; lokomotivlərin təxminən 57%-i işlək vəziyyətdə olsa da, onlar köhnədir; və elektrik və siqnal sistemlərinin təcili dəyişdirilməsi lazımdır. Dəstəkləyici siyasət və təşkilati islahatların olmaması və tariflərin mərkəzi qaydada idarə olunması faktı ADY-nin cari maliyyə vəziyyətini daha da çətinləşdirib. Gələcək infrastruktur investisiyalarının maliyyələşdirilməsi, mövcud infrastrukturun saxlanması və miras borcun verilməsi ADY-nin qarşısında duran problemlərdir. Səmərəliliyi gücləndirmək, xərcləri azaltmaq və özəl sektoru bu sahədə iştirak etməyə dəvət etmək üçün konkret təşkilati, maliyyə və korporativ islahatlarının aparılması lazımdır.

Dəmiryollarının bərpası və şərq-qərb xəttində modernləşdirmə işləri 2009-cu ildən bəri əsasən Dünya Bankı və Çex İxrac-İdxal Bankı tərəfindən maliyyələşdirilməklə aparılmaqdadır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu dəhlizinin Xəzəryanı ölkələri Qara dəniz və ordan da Avropa ilə birləşdirməklə Azərbaycanı Türk şəbəkəsinə qoşması gözlənilir. Əgər Yalamadan (Azərbaycanın Rusiya sərhəddi) Astaraya (Oran sərhəddi) qədər olan şimal-cənub dəmiryolu dəhlizi də tamamlanarsa (8.8 km Azərbaycanda, 150 km isə İranda tamamlanmamış qalır), dəmiryolu sektorunun perspektivləri daha da

güclənəcək. Bu təkmilləşmələrin aparılması dəmiryoluna ölkənin yol kəşimələri mövqeyində yerləməsindən gəlir əldə etməyə və daha təhlükəsiz, enerji baxımdan daha səmərəli, daha ucuz və daha az torpaq istifadə həcminə malik xidmətlərgöstərməyə imkan verəcək ki, bununla da dəmiryolu iqtisadiyyatın dəstəklənməsində əvvəllər oynadığı mühüm rolu bir daha qazanacaq.

Təklif olunan dəmiryolu sektorunun inkişafı proqramı hökumətin prioritet məsələlərindən biridir və hazırda yekunlaşdırılmaqda olan, Azərbaycanın 2016-2020-ci illər Dəmiryollarının İnkişafı üzrə Dövlət Proqramının tərkib hissəsidir. Proqram AİB-in 2020-ci il Strategiyanın Aralıq Yoxlanışına və 2010-cu il Davamlı Nəqliyyat Təşəbbüsünə uyğundur. Bu, həmçinin Mərkəzi Asiya Regional İqtisadi Korporasiyasının (CAREC) 2020-ci il Nəqliyyat və Ticarətin Asanlaşdırılması Strategiyasını dəstəkləyir və CAREC-in 2030-cu il Dəmiryolu Strategiyası əsasında CAREC-in müəyyən etdiyi dəmiryolu dəhlizinin tərkib hissəsini təşkil edir.

Təsir

Layihənin nəticəsi

Nəticənin təsviri

Gedişata İstiqamətlənmiş Nəticə

Layihənin İcrasının Gedişatı

Layihə Nəticələrinin Təsviri

Layihənin İcra Gedişatının status (Nəticələr, Fəaliyyətlər və Məsələlər)

Coğrafi yerləşmə

Ekoloji və Sosial Aspektlərin xülasəsi

Ekoloji Aspektlər

Məcburi Məskunlaşdırma

Yerli əhali

Maraqlı Tərəflərin Münasibəti, İştirakı və Məsləhətləşməsi

Layihənin Planlaşdırılması ərzində

Layihənin İcrası ərzində

İş İmkanları

Məsləhət Xidmətləri	Məsləhət xidmətləri AİB-in Məsləhətçilərdən İstifadəyə dair Qaydalarına uyğundur. Məsləhət xidmətlərinin göstərilməsi üçün nəzərdə tutulan ayda 66 nəfərlik (33 beynəlxalq, 33 milli) heyət tələb olunur ki, tikintiyə nəzarət olunsun.
Satınalma	Layihə üzrə satınalmanın təsnifatı B kateqoriyasına aiddir. PHTY Məsləhətçilərdən İstifadəyə dair Qaydalara (2013, vaxtaşırı düzəliş olduğu üçün) müvafiq olaraq, tətbiq olunarsa, nəticə əsaslı müqavilədən istifadə edərək fərdi məsləhətçiləri işə götürəcək.

Məsul Heyət

AİB-in Məsul Məmur	Wu, Zheng
AİB-in Məsul Departamenti	Mərkəzi və Qərbi Asiya Departamenti
AİB-in Məsul Bölməsi	Nəqliyyat və Kommunikasiyalar Bölməsi, MQRD
İcraçı Təşkilatlar	Azərbaycan Dəmiryolları MMC Dilərə Əliyeva küç. 230, Bakı, AZ1010

Vaxt qrafiki

Konsepsiya Aydınlaşdırma	-
Faktların müəyyənləşdirilməsi	-
MRM	-
Təsdiq	04 iyul 2016
Son Yoxlama Missiyası	-
Son PDS Yenilənməsi	12 avqust 2016

TA 9154-AZE

Mərhələlər

Təsdiq	İmzalanma tarixi	Etibarlılıq tarixi	Bağlanma		
			Orijinal	Düzəliş olunmuş	Həqiqi
04 Jul 2016	21 Sep 2016	21 Sep 2016	01 Mar 2018	-	-

Maliyyəlaşdirmə Planı / TY-dan İstifadə

**Ümumi
Ödəmələr**

AİB	Birgə maliyyəlaşdirmə	Qarşı tərəf				Ümumi	Tarix	Məbləğ
		Hök.	Benefisiarlar	Layihənin Sponsoru	Digərlər			
1,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1,000,000.00	04 Jul 2016	8,500.00

Layihə Spesifikasiyaları (PDS) layihə və proqram üzrə qısa məlumatlardan ibarətdir: PDS tamamlanmamış bir iş olduğu üçün bəzi məlumatlar onun ilkin versiyasına daxil edilə bilməz, lakin əldə edilən kimi əlavə ediləcəkdir. Təklif olunan layihələr haqqında məlumatlar sınaq və göstərici xarakter daşıyır.

AİB heç bir yardım forması olmadan istifadəçiləri üçün resurs kimi yalnız bu layihə spesifikasiyasında verilən məlumatları təmin edir. AİB yük keyfiyyətli tərkib təmin etməyə çalışır, məlumatlar heç bir formada zəmanət olmadan "olduğu kimi" konkret və ya dolayısı ilə, o cümlədən satışa yararlılıq, müəyyən məqsədə uyğunluq və pozuntu zəmanətləri olmadan təqdim olunur. AİB hər hansı belə məlumatların dəqiqliyinə və ya tamlığına konkret vəd və zəmanətlər vermir.