



DÖVLƏT BÜDCƏSİNDƏN AVTOMOBİL YOLLARININ YENİDƏNQURULMASINA AYRILMIŞ VƏSAİTLƏRİN MONİTORİNGİ ÜZRƏ

YEKUN HESABAT

BAKİ - 2006

MÜNDƏRİCAT

Təşkilat haqqında məlumat	3
1. İcra xülasəsi	4
1.1. Layihənin icrası haqqında məlumat	4
1.2. Metodologiya	4
1.3. Monitoring Qrupunun təşkili və onlara verilmiş təlim	5
1.4. Layihə üzrə əldə olunmuş nəticələr	5
2. Giriş	7
3. Avtomobil yollarının yenidənqurulması layihələrinin təhlili	9
3.1. Mövcud Gəncə-Qazax yolunun bərpası layihəsi	13
3.2. Mövcud Kürdəmir-Ucar yolunun bərpası layihəsi	14
3.3. Mövcud Ucar-Yevlax yolunun bərpası layihəsi	15
3.4. Mövcud Yevlax-Gəncə yolunun bərpası layihəsi	16
3.5. Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun yenidənqurulması layihəsi	17
3.6. Bakı-Şamaxı-Muğanlı yolunun bərpası layihəsi	19
3.7. Bakı birinci dairəvi yolunun tikintisi layihəsi	20
4. 2006-cı ildə dövlət bütçəsindən avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlər	22
5. İnforsasiya sorğuları və onlara münasibət	24
6. Məsul hökumət qurumlarının internet resursları	26
7. Layihələrin icrasının müşahidəsi	28
7.1. Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun 111-134-cü km-lərində aparılmış birinci müşahidənin nəticələri	28
7.2. Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun 111-134-cü km-lərində aparılmış ikinci müşahidənin nəticələri	29
8. İctimai müzakirə	32
9. Yekun nəticələr və təkliflər	34
10. Əlavələr	36
Əlavə 1. Avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitoringi üzrə Metodologiya	36
Əlavə 2. "Avtomobil yolu layihələrinə ayrılmış vəsaitlərin istifadəsində şəffaflıq problemləri" mövzusundakı dəyirmi masada layihə rəhbərinin təqdimatı	39
Əlavə 3. Hesablama Palatasının 24 yanvar 2007-ci il tarixli məlumatı	44
Əlavə 4. "Yolnəqliyyatservis" Departamenti haqqında məlumat	45
Azad İqtisadiyyata yardım İctimai Birliyinin hesabatı	2

TƏŞKİLAT HAQQINDA MƏLUMAT

Azad İqtisadiyyata Yardım İctimai Birliyi 2004-cü ilin yanvarında təsis edilib, 2006-ci ilin mayında Ədliyyə Nazirliyində dövlət qeydiyyatından keçib. Təşkilatın fəaliyyət istiqamətləri aşağıdakılardan ibarətdir:

- *Büdcə vəsaitlərinin və neft gəlirlərinin istifadəsinə ictimai nəzarəti həyata keçirmək;*
- *Dövlət investisiya layihələrinin və sosial-iqtisadi proqramların monitorinqini aparmaq;*
- *İqtisadiyyatın liberallaşmasına, antiinhisar siyasetinin həyata keçirilməsinə və özəl sektorun inkişafına yardım göstərmək;*
- *Yerli özünüidarətmə institutlarının inkişafına yardım göstərmək;*
- *Müasir iqtisadi təhsilin təbliği və tətbiqinə yardımçı olmaq.*

Təşkilat fəaliyyətə başladığı 2004-cü ildə iki layihənin həyata keçirilməsində iştirak edib. Bunlardan birincisi “Bakı-Tiflis-Ceyhan boru kəmərinin tikintisinin sosial sahəyə təsiri”, ikincisi, “Dövlət büdcəsinin sosial xərclərinin monitorinqi” layihəlidir. Hər iki layihə Açıq Cəmiyyət İnstitutu – Yardım Fonduun maliyyə dəstəyi ilə həyata keçirilib. Təşkilatın 2005-ci il fəliyyəti də bu sahələri əhatə edib. AİYİB 2005-2006-ci illərdə ACI-YF-in “Cənubi Qafqaz Boru Kəmərinin auditi üzrə QHT-lərin bacarıqlarının artırılması” programında fəal iştirak edib. AİYİB-in rəhbəri bu programın Məsləhət və Təlim Şurasının üzvü olmaqla yanaşı, program çərçivəsində həyata keçirilmiş “BTC-nin monitorinqi üzrə BP şirkətinin verdiyi cavabların auditi” layihəsinin əlaqələndiricisi olub. Həmin illərdə, AİYİB tərəfdası “Free Person” Cəmiyyəti ilə birlikdə büdcənin sosial xərclərinin təhlilini davam etdirərək “Dövlət büdcəsinin sosial xərclərinin istifadəsi üzrə ekspert rəylərinin öyrənilməsi və debatların təşkili” layihəsini həyata keçirib. BTC ilə bağlı layihələrin hesabatları ilə www.osi-az.org, büdcənin sosial xərcləri ilə bağlı layihələrin hesabatları ilə www.freeperson.org internet səhifəsində tanış olmaq mümkündür.

AİYİB, hazırda ölkənin üçüncü sektorunda mühüm rol oynayan iki QHT birliyinin üzvüdür. Bunlardan biri Milli Büdcə Grupu, digəri Mədən Sənayesində Şəffaflığın Artırılması üzrə QHT koalisiyasıdır. AİYİB 2006-ci ildə təşəkkül tapmış MBQ-ni təsis edən təşkilatlardan biridir və bu çərçivədə “Dövlət büdcəsindən avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitorinqi” layihəsini həyata keçirib.

Təşkilat 2005-ci ildən MSŞA QHT koalisiyasının üzvüdür və 2006-ci ildə koalisianın dəsətəyi ilə “ARDNS-nin hərtərqli auditinə mane olan səbəblərin üzə çıxarılması və ictimai müzakirələrin təşkili” layihəsini reallaşdırıb.

AİYİB-in 2007-ci ildə qarşıya qoyduğu prioritetlər aşağıdakılardır:

- *Dövlət büdcəsindən investisiya proqramlarına ayrılan vəsaitlərin monitorinqi və bu sahədə ictimai nəzarəti həyata keçirəcək QHT qrupunun yaradılması;*
- *Büdcə vəsaitləri və neft gəlirləri hesabına reallaşan investisiya layihələri ilə bağlı məlumat, təhlill və məqalələrin toplandığı internet səhifəsinin yaradılması;*
- *ARDNF-dən Oğuz-Bakı su kəməri layihəsinin tikintisinə ayrılmış vəsaitlərin istifadəsinin monitorinqi;*
- *Dövlət Neft Şirkətinin Maliyyə Hesabatları Beynəlxalq Standartlara keçidi prosesində şəffaflığın vəziyyətinin monitorinqi və şirkətin fəaliyyətində şəffaflığın artırılması üzrə Təkliflər Paketinin hazırlanması;*
- *Büdcə vəsaiti və neft gəlirləri hesabına həyata keçirilən investisiya layihələrinə parlament və ictimai nəzarətin artırılması üzrə vəkillik kampaniyasının təşkili;*

1. İCRA XÜLASƏSİ

Bu hesabat Azad İqtisadiyyata Yardım İctimai Birliyinin, Milli Büdcə Qrupunun təşkilati, Açıq Cəmiyyət İnstitutu – Yardım Fondunun maliyyə dəstəyi ilə həyata keçirdiyi “Dövlət büdcəsində avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitorinqi” layihəsi üzrə görülmüş işləri əks etdirir.

Layihənin həyata keçirilməsində məqsəd 2006-cı ildə dövlət büdcəsindən avtomobil yollarının yenidənqurulması layihələrinə ayrılmış vəsaitlərin xərclənməsində şəffaflığın artırılması və bu vəsaitlərin səmərəli xərclənməsinə ictimai təsir göstərmək olub. Bu məqsədə çatmaq üçün avtomobil yolları layihələrinə ayrılmış büdcə vəsaitlərinin istifadəsinin təhlili və monitorinqi və bu sahədə büdcə vəsaitlərinin necə istifadə edilməsi barədə ictimaiyyətin məlumatlandırılması vəzifələri qarşıya qoyulub.

1.1. Layihənin icrası haqqında məlumat

“Dövlət büdcəsindən avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitorinqi” layihəsi 2006-cı ilin may-dekabr aylarında həyata keçirilib. Layihə çərçivəsində aşağıdakı işlər görülüb:

- Avtomobil yolları layihələri barədə maliyyə məlumatlarının əldə edilməsi üçün dövlət qurumlarına informasiya sorğuları göndərilib;
- Büdcə vəsaiti və xarici kreditlər hesabına həyata keçirilən avtomobil yolları layihələri barədə alternativ məlumatlar toplanıb;
- Avtomobil yolu layihələrinə ayrılmış vəsaitlərin monitorinqi üzrə metodik vəsait hazırlanıb;
- Avtomobil yolu layihələri barədə əldə edilmiş maliyyə məlumatları təhlil edilib;
- Hər bir avtomobil yolu layihəsi barədə qısa xülasə hazırlanıb;
- Avtomobil yolu layihələrini həyata keçirən dövlət qurumlarının internet resursları məlumatlara çıxış imkanlarının yaradılması baxımından monitorinq edilib;
- Seçilmiş bir avtomobil yolu layihəsində tikinti işlərinin müşahidəsi aparılıb;
- “Avtomobil yolu layihələrinə ayrılmış vəsaitlərin istifadəsində şəffaflıq problemləri” mövzusunda dəyirmi masa təşkil edilib;
- Əldə edilmiş nəticələr barədə məlumatlar www.nbg.az internet səhifəsində və mətbuatda yerləşdirilir;
- Yekun Hesabat hazırlanıb.

Layihə üzrə görülmüş işlər çərçivəsində dövlət qurumlarına 4 informasiya sorğusu göndərilib, avtomobi yolu layihələri barədə əldə edilmiş məlumatlar təsdiqlənmək üçün müvafiq dövlət qurumlarına təqdim edilib, monitorinqi aparacaq qrup üzvlərinə təlim verilib, Siyəzən, Dəvəçi və Quba rayonlarına 2 səfər təşkil edilib. Tikinti işlərinin müşahidəsi zamanı əvvəlcədən müəyyən edilmiş qeydiyyat formaları doldurulub və fotoçəkilişlər aparılıb.

Layihə çərçivəsində təşkil edilmiş dəyirmi masada QHT nümayəndələri, beynəlxalq maliyyə qurumlarının nümayəndələri, millət vəkilləri və KİV-lərin iqtisadi ekspertləri iştirak ediblər.

1.2. Metodologiya

Layihə çərçivəsində hazırlanmış metodologiya (Bax: Əlavə 1, səh. 36) “Avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitorinqi” layihəsi üzrə görüləcək işləri nəzərə almaqla hazırlanıb. Sənədin hazırlanması zamanı “Revenue Watch” İnstitutu, Mərkəzi Avropa Universitetinin Siyasi Araşdırma Mərkəzi və Beynəlxalq Büdcə Layihəsinin birgə

nəşr etdirdiyi “Büdcələrin və neft-qaz sənayesi gəlirlərinin monitoringi üzrə” rəhbərlikdən, eləcə də layihə iştirakçılarının monitoring üzrə bilik və təcrübələrindən istifadə olunub.

1.3. Monitoring Qrupunun təşkili və onlara verilmiş təlim

Layihə çərçivəsində həyata keçirilmiş monitoring işini xüsusi komanda həyata keçirib. Monitoring Qrupu AİYİB-in əvvəllər iştirak etdiyi layihələrdə işləmiş şəxslərdən (*Təmkin Eminli, Sona Tağıyeva*) və KİV nümayəndəsindən (*Aytən Məmmədova*) təşkil edilib.

Monitoring Qrupuna treninq-seminar keçirilib. Treninq-seminarda Azərbaycan Dövlət İqtisadiyyat Universitetinin 2 tələbəsi də iştirak edib. Həmin tələbələr gələcəkdə AİYİB-in analoji layihələrində könüllü kimi iştirak edəcəklər.

Treninq-seminarda monitoring qrupu üzvlərinə həyata keçirilən layihə barədə məlumat verilib, “İnvestisiya layihələrinin monitoringi” (*Zöhrab ismayilov, layihə rəhbəri*) və “Yol tikintisinin əsasları və keyfiyyəti müəyyən edən əsas göstəricilər” (*Alim Binnətov, yol tikintisi mütəxəssisi*) mövzularında mühazirələr deyilib, tapşırıqlar yerinə yetirilib.



1.4. Layihə üzrə əldə olunmuş nəticələr

“Dövlət büdcəsində avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitoringi” layihəsi, dövlət investisiya layihələrinə sərf olunan vəsaitlər üzərində ictimai nəzarətin təmin edilməsi sahəsində ilk təcrübədir. Bu layihə həyata keçirilərkən aşağıdakı nəticələr əldə edilib:

- Dövlət investisiya layihələrinin monitotinqi üzrə təcrübə yaradılıb;
- Avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitoringi üzrə metodologiya hazırlanıb;
- 2006-2008-cil illərdə reallaşdırılmasına 1,311 mln. dollar xərclənməsi nəzərdə tutulan avtomobil yolları layihələrinin maliyyə göstəriciləri barədə məlumatlar əldə edilib, təhlil olunub və ictimaiyyətə çatdırılıb;
- Avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin istifadəsi 3 üsulla (məlumatlara çıxış, internet resursları və tikinti işlərinin gedişinin müşahidəsi) monitoring edilib;
- Avtomobil yolları layihələrinə ayrılmış vəsaitlərin xərclənməsində şəffaflığın təmin edilmədiyi aydınlaşdırılıb, bu məsələ keçirilmiş dəyirmi masada maraqlı tərəflərin iştirakı ilə müzakirə olunub;
- Nəqliyyat Nazirliyi və onun “Yolnəqliyyatservis” Departamentinin ictimaiyyətin məlumatlara çıxışını təmin etmədiyi üzə çıxıb;
- KİV-lərin monitoring edilən mövsuya diqqəti artıb;

Milli Büdcə Grupu

- Mövzunun aktuallaşması Hesablama Palatasının bu sahədə audit aparmasına dolayısı ilə təsir edib (*Bax: Əlavə 3, səh. 44*);
- Layihə üzrə işlər Yekun Hesabatda ümumiləşdirilib ki, bu da ictimaiyyətin və maraqlı tərəflərin monitoring edilən mövzu və yaradılmış təcrübə haqqında sistemli informasiya əldə etməsinə imkan yaradacaq.

2. GİRİŞ

Azərbaycanın neft gəlirləri artdıqca hökumət iri maliyyə tutumlu investisiya layihələri həyata keçirməyə çalışır. 2005-2006-ci illərdə dövlət büdcəsinin başqa xərc istiqamətləri ilə müqayisədə sənaye və tikinti xərclərinin kəskin artması bu istəyin təzahürü sayıyla bilər. 2005-ci ildə sənaye və tikinti xərcləri dövlət büdcəsi xərclərinin 7%-ni təşkil etməklə 162,8 mln. manat olub ki, bu da əvvəlki ili göstəricisinə nisbətən 50% çoxdur. Artım tempi 2006-ci ildə özünü daha qabarıq göstərib. Parlamentdə təsdiq edilmiş büdcə layihəsində sənaye və tikinti xərcləri 614,3 mln. yeni manat nəzərdə tutulsa da, ilin ortasındakı ənənəvi “büdcə dəqiqləşdirilməsində” bu xərclər artırılaraq 885,6 mln. manat həcmində proqnozlaşdırılıb. 2006-ci ilin yekunlarına görə, dövlət büdcəsi xərcələrinin sənaye və tikinti bölməsi üzrə sərf olunmuş vəsaitlər 867,9 mln. manat təşkil edib. Beləliklə də sənaye və tikinti xərcləri 5,3 dəfə artıb.

Sənaye-tikinti xərcləri 2006-ci il dövlət büdcəsinin 21%-ni təşkil etsə də, nə büdcə layihəsində, nə də icra sənədlərində bu xərclərin layihələr üzrə struktur öz əksini tapmayıb. 2006-ci il dövlət büdcəsi zərfində göstərilir ki, sənaye və tikinti xərcləri avtomobil yollarının yenidənqurulmasına, yeni ümumtəhsil məktəblərinin, xəstəxanaların və idman komplekslərinin tikintisinə, region şəhərlərinin su təchizatı sisteminin yaxşılaşdırılmasına, buxar qurğularının və modul tipli elektrik stansiyalarının tikintisinə sərf olunacaq. 2006-ci ilin iyununda büdcədə edilmiş dəyişiklər nəticəsində paytaxtda yol qovşaqlarının tikintisi də bu siyahıya əlavə edilib.

2006-ci ilin dövlət büdcəsi zərfində yenidənqurulması nəzərdə tutlan 8 avtomobil yoluñun adı qeyd olunub. Bunlar Gəncə-Qazax, Kürdəmir-Ucar, Ucar-Yevlax, Yevlax-Gəncə, Bakı-Quba-Rusiya, Beyləqan-Ağcabədi, Bakı-Şamaxı və Bakı dairəvi yollarıdır. Ancaq bu layihələrə ayrı-ayrılıqda və ya ümumilikdə nə qədər vəsait ayrıldığı büdcə layihəsi sənədlərində öz əksini tapmayıb.

Nəqliyyat Nazirliyinin “Yolnəqliyyatservis” Departamentinin avtomobil yolu layihələri barədə təqdimatında göstərilir ki, 2006-ci ildə bu sahəyə 20 mln. dollardan artıq büdcə vəsaiti xərclənib. Əlbəttə ki, ilk baxışdan avtomobil yollarının yenidənqurulması kimi iri maliyyə tutumlu layihələr üçün 20 mln. dollar kiçik rəqəm təsiri bağışlaya bilər. Ancaq məsələ bundadır ki, Azərbaycanda həyata keçirilən avtomobil yollarının tikintisi işlərinin əsas donorları kreditorlardır. İkinci bir tərəfdən, 2006-ci ildə adı çıxılan avtomobil yollarının yalnız ikisində iş gedib. Bunlar Qazax-Gəncə və Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi avtomobil yollarıdır. Qeyd edək ki, ötən il bərpası davam edən Hacıqabul-Kürdəmir yolu üçün büdcədən vəsait ayrılmazı nəzərdə tutlmayıb. Bu layihə sırf xarici kreditorların maliyyəsi hesabına həyata keçirilir. Ötən ili sonlarında başlaması nəzərdə tutulan Ucar-Yevlax yoluñun bərpası və Bakı dairəvi yoluñun tikintisi layihələri üzrə işlər isə 2007-ci ilə keçirilib. Digər layihələr üzrə işlərin başlanması əvvəlcədən 2007-ci ilə nəzərdə tutulsa da, 2006-ci ilin büdcə planına daxil edilib. Büdcə planına daxil edilən Ağcabədi-Beyləqan yoluñun yenidənqurulması layihəsi isə ümumiyyətlə gündəlikdə deyil.

2006-ci ilin dövlət büdcəsi layihəsi Milli Məclisdə müzakirə olunarkən vəsaitlərin hansı layihələrə ayrıldığı barədə ortaya çıxan suallara verilən cavab belə olmuşdu ki, Nazirlər Kabinetinin hazırlayacağı Dövlət İnvestisiya Proqramında bütün bunlar nəzərdə tutulacaq. Buna qədər “2004-2007-ci illər üçün Azərbaycan Respublikasının Dövlət İnvestisiya Proqramının layihəsi” adlı sənəd mövcud idi. 2006-ci ildə İqtisadi İnkışaf Nazirliyi 2007-2010-cu illər üçün Dövlət İnvestisiya Proqramı layihəsinin hazırlanmasına dair izahat və bir sıra işçı sənədlər hazırlayıb. Bu sənədlərdə göstərilən illər üzrə dövlət investisiya layihələrinin prioritetləri sadalanıb və investisiya layihələri həyata keçirəcək dövlət qurumlarının müvafiq əsaslandırmalar tələb olunur. Bununla belə 2006-ci ildə yeni programın hazırlanıb tamamlanması barədə heç bir məlumat mövcud deyil. Beləliklə də 2006-ci ildə dövlət investisiya layihələri, o cümlədən avtomobil yollarının bərpası üzrə büdcədən ayrılmış vəsaitlər heç bir program əsası olmadan sərf olunub.

Yolların bərpası layihəsinin həyata keçirilməsində bir problem də Nəqliyyat Nazirliyinin eyni vaxtda ölkənin bütün magistral yollarının bərpasına çalışması və yaxud da bunu nəzərdə tutmasıdır. Məlum olduğu kimi, avtomobil yolu layihələrinin əsas donorları beynəlxalq investorlardır. Dünya Bankı, Avropa Yenidənqurma və İnkışaf Bankı və Asiya İnkışaf Bankı kimi kreditorlar isə Nəqliyyat Nazirliyindən fərqli olaraq “tələsmirlər”, eyni zamanda indi Azərbaycanda investisiya layihələrinin günbəgün bahalaşması tendensiyasına ehtiyatla yanaşırlar. Elə bu tendensiyanın nəzicəsidir ki, 2002-ci ildə başlanmış Gəncə-Qazax yolunun bərbəsi tamamlana bilmir. Bərpa işlərinin başlanmasından 5 il keçməsinə baxmayaraq 94 km-lük yolun yalnız 20,6 km-lük Gəncə-Şəmkir hissəsi təhvil verilib.

Avtomobil yollarının bərpası və titkintisi layihələrinin həyata keçirilməsində bir problem də layihələrin sifarişçisi olan “Yolnəqliyyatservis” Departamentinin hüquqi statusu ilə bağlıdır. Bu qurum Nəqliyyat Nazirliyinin departamenti adlansa da, əslində 1 iyul 2003-cü il tarixdə Ədliyyə Nazirliyində MMC kimi qeydiyyatdan keçib və heç bir hüquqi əsası olmadan keçmiş “Azərvaytol” Dövlət Şirkətinin Yol-İstismar İdarələri bu MMC-nin tabeliyinə verilib. Bu idarələr isə dolayı ilə avtomobil yollarının bərpası layihələrinə cəlb olunub. Məsələn, Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun 111-134-cü km-lərindəki yenidənqurma işlərinin podratçısı Çexiyanın “ZS Brno AS” şirkəti, subpodtarçısı yerli “Azərinşaatservis” MMC olsa da, tikinti işlərini Siyazən Rayon Yol-İstismar İdarəsi həyata keçirir.

Azərbaycanın müasir standartlara cavab verən avtomobil yollarına ehtiyacı var. Tikilən yollar müasir standartlara cavab verməklə yanaşı uzunömürlü olmalıdır. Əlet-Hacıqabul yolu 3 ildir ki, istifadəyə verilib, artıq dağılmağa başlayıb. Bu isə Nəqliyyat Nazirliyinə həmin layihəyə, güya yetərincə maliyyə vəsaitinin ayrılmadığı fikrini irəli sürməyə əsas verir. Bəlkə də bu fikirlər əsaslıdır, amma nazirliyin iddiasına əsasən böyük vəsait ayrılmış Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunda aparılan tikinti işləri keyfiyyətcə daha aşağı görünür. Belə çıxır ki, əsas məsələ ayrılmış vəsaitin azlığı və ya çoxluğu deyil, layihəni reallaşdırmaqdə hansı məqsədin güdülməsidir. Azərbaycan hökuməti avtomobil yollarının yenidənqurulması layihələrini reallaşdırmaq üçün 1998-2006-ci illərdə 188,8 mln. dollar kredit götürüb, 2007-2008-ci illərdə isə daha 944,7 mln. dollar kredit götürmək niyyətindədir. Bu vəsaitləri 15-20 ildən sonrakı nəsillər qaytarmalıdır. Heç olmasa elə etmək lazımdır ki, gələcək nəsillər bu kreditləri qaytarmaqla yanaşı dağılmış yolların bərpası qayəsi ilə üz-üzə qalmaların.

*Zöhrab İsmayılov,
Azad İqtisadiyyata Yardım İB-nin rəhbəri,
free.economy@gmail.com*

3. AVTOMOBİL YOLLARININ YENİDƏNQURULMASI LAYİHƏLƏRİNİN TƏHLİLİ

Azərbaycanın ümumi istifadədə olan avtomobil yollarının uzunluğu 18799 km təşkil edir ki, bunun da 4577 km-i Respublika əhəmiyyətli, qalanı yerli əhəmiyyətli yolların payına düşür. Yolların 72,6%-i üçüncü, 18,5%-i ikinci, 3,8%-i isə birinci dərəcəlidir. Ümumi istifadədə olan avtomobil yollarının 17326 km-i Nəqliyyat Nazirliyinin, qalanı isə Naxçıvan MR-in “Naxavtoyol” Dövlət Şirkətinin balansındadır. Ölkənin avtomobil yollarının cəmi 175 km-i birinci dərəcəlidir ki, onun da boyük hissəsinin bərpa olunmasına ehtiyac var. Bu gün beynəlxalq satandardrlara nisbətən uyğun gələn avtomobil yolu Ələt-Hacıqabul yolu sayila bilər. Bakı-Ələt və Bakı-Quba yollarının bir hissəsi formaca birinci dərəcəyə uyğun gəlsə də, asfalt ortüyünün vəziyyəti bu standarta uyğun gəlmir.

Azərbaycan müstəqillik əldə etdikdən sonra uzun müddət ölkənin avtomobil yollarında əsaslı təmir işləri aparılmayıb və yaxud da aparılan təmir işləri eibarlı olmayıb. Ələt-Hacıqabul avtomobil yolunun bərpası layihəsi bu sahədə ilk təcrübə idi. Davamlılıq baxımdan müəyyən qüsurlarının olmasına baxmayaraq, bu, hazırda Azərbaycanın ən gözəgəlimli yoludur.

Cədvəl 1. Azərbaycanın avtomobil yolları ilə bağlı ümumi məlumat (2006-ci il)

Avtomobil yollarının dərəcələri	Örtüyünün tipi	Cəmi (km)	Əhəmiyyətinə görə (km)	
			Respublika	Yerli
Birinci dərəcəli	Asfalt-beton	175	175	0
İkinci dərəcəli	Asfalt-beton	851	849	2
Üçüncü dərəcəli	Asfalt-beton	5537	3324	2213
Dördüncü dərəcəli	Qara örtük Çınqıl	3244 7179	141 77	3103 7102
Beşinci dərəcəli	Çınqıl Torpaq	1608 205	2 9	1606 196
Cəmi		18799	4577	14222

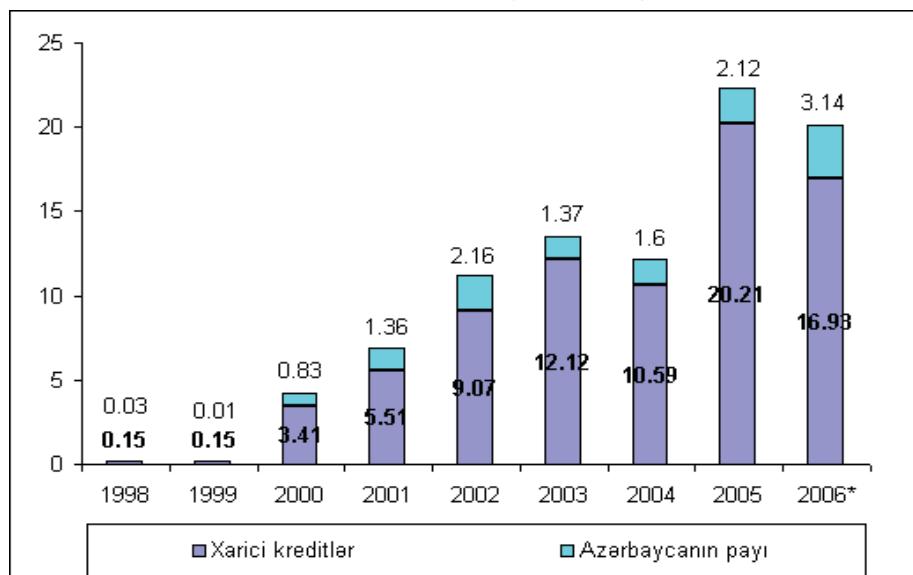
Ölkənin avtomobil yollarının yenidənqurulması və təkmilləşdirilməsi təşəbbüsü Avropa Birliyinə məxsusdur. Qədim İpək Yolunun Azərbaycandan keçən hissəsinin bərpası layihələrinin yenidənqurulması və təkmilləşdirilməsi layihələrinin hazırlanması üçün ilk yardımçılar da TACIS programından gəlib.

Ümumiyyətlə isə 1998-ci ildən 2006-ci ilin avqust ayının əvvəlinədək avtomobil yollarının yenidənqurulması layihələrinə 90,67 mln. dollar vəsait xərclənib. Bu vəsaitlərin 78,04 mln. dolları xarici kreditlər, 12,63 mln. dolları isə dövlət bütçəsinin vəsaitləridir. Avtomobil yollarının yenidənqurulması layihələrinin əsas məqsədi ölkənin xaricə çıxışını təmin edən yolların müasir standartlara çatdırılmasıdır. Bu isə ilk növbədə Bakı-Ələt-Qazax-Gürcüstan sərhəddi (503 km), Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi (208 km) və Ələt-Astara-İran sərhəddi (243 km) avtomobil yollarının birinci dərəcəli, 4 zolaqlı olmaqla yenidənqurulmasını nəzərdə tutur. Bununla belə, 2006-ci ildə Dünya Bankı Bakı-Şamaxı yolunun da yenidənqurulması layihəsinə də kredit ayırib. Bundan əlavə, yolların yenidənqurulması layihələri sırasına Bakı birinci dairəvi yolunun da tikilməsi daxildir.

Onu qeyd etmək gərəkdir ki, yolların yenidənqurulması layihələri bütün ölkəni bürüsə də, dəqiq planlaşdırmanın olmaması, maliyyələşdirmənin yubanması və s. səbəblər üzündən tikinti

ısləri illərlə uzanmaqdadır. Layihələrin həyata keçirilməsi 1998-ci ildən başlasa da yalnız 2004-cü ilin fevralında Ələt-Hacıqabul yolu tam istifadəyə verilib. Bu sahədə müəyyən nəticəsi olan başqa bir layihə isə Gəncə-Qazax avtomobil yolu bərpası layihəsi çərçivəsində 20,6 km-lik Gəncə-Şəmkir hissəsinin 2 zolağının istifadəyə verilməsidir. 2006-cı ilin sonuna işlərin davam etdiyi layihələr isə Şəmkir-Qazax, Hacıqabul-Kürdəmir və Siyəzən-Dəvəçi yollarını əhatə edir.

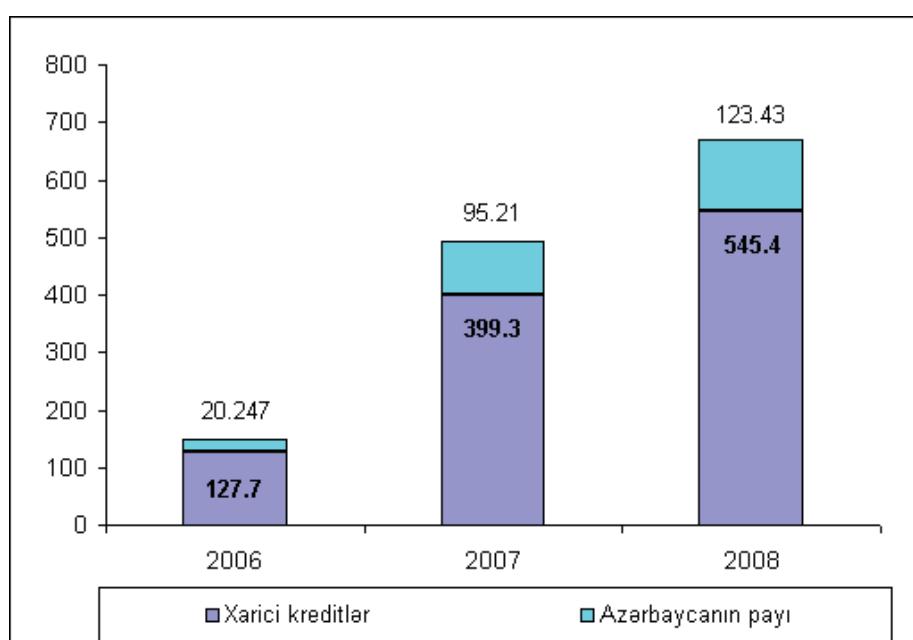
Qrafik 1. 1998-2006-cı illərdə yol sektorunda istifadə edilmiş xarici kreditlər və bütçə vəsaитləri (mln. US\$)



* 2006-ci ilin göstəricisi yanvar-iyul aylarını əhatə edir

Planlar isə böyükdür. Nəqliyyat Nazirliyi 2008-ci ilin sonunadək 15 avtomobil yolu layihəsini tamamlamaq barədə düşünür. 2006-cı ildə bu sahədə nəzərdə tutulan işlərin yubanması, ümumiyyətlə layihələrin reallaşma tempi isə bu proqnozları sual altına alır.

Qrafik 2. 2006-2008-cil illərdə yol sektorunda istifadə ediləcək xarici kredit və bütçə vəsaитləri üzrə proqnoz (mln. US\$)



1998-ci ildən 2006-ci ilin avqust ayının əvvəlinədək avtomobil yollarının yenidənqurulması layihələrinə 90,67 mln. dollar vəsait xərclənib. Bu vəsaитlərin 78,04 mln. dolları xarici kreditlər, 12,63 mln. dolları isə dövlət bütçəsinin vəsaitleridir.

2006-2008-ci illərdə yolların yenidənqurulması və təkmilləşdirilməsi layihələrinə 1,331 mlrd. dollar vəsaitin xərclənməsi planlaşdırılır. Bu məbəgin 1,072 mlrd. dollarının xarici kreditlər olacağı, 239 mln. dollarının isə dövlət bütçəsindən ayrılaçığı proqnozlaşdırılır

Əslində bu həcmidə işin 3 il ərzində həyata keçirilməsi praktiki baxımdan da mümkün deyil. Layihələr üzrə işlərin gedişini izlədikdə (Cədvəl 2) layihələrin bir çoxunun yaxın zamanlarda başlayacağı belə şübhə altındadır.

Cədvəl 2. Avtomobil yolu layihələri və onların icrası barədə ümumi məlumat

Nö	Layihənin adı	Dəyəri, mln. US\$	Tikinti müddəti (Plan)	İşlər hansı mərhələdədir
1	Ələt-Hacıqabul yolunun yenidənqurulması	32,4	1998-2004	Təhvil verilib
2	Mövcud Hacıqabul-Kürdəmir yolunun bərpası	41,0	May 2005 – Oktyabr 2007	2006-ci ilin avqustun əvvəlinə işlərin 23%-görülüb
3	Hacıqabul-Kürdəmir yolunda əlavə 2 zolağın inşası	102,2	Müəyyənləşməyib	Donor axtarılır
5	Mövcud Kürdəmir-Ucar yolunun bərpası	18,32*	İyul 2007 – avqust 2008	Küveyt Fondu ilə borc sazişi üzrə razılıq pozulub
6	Kürdəmir-Ucar yolunda əlavə 2 zolağın inşası	55,4	Müəyyənləşməyib	Donor axtarılır
7	Mövcud Ucar-Yevlax yolunun bərpası	51,62	Oktyabr 2006 – oktyabr 2008	İşlər başlamayıb
8	Ucar-Yevlax yolunda əlavə 2 zolağın inşası	63,6	Müəyyənləşməyib	Donor axtarılır
9	Mövcud Yevlax-Gəncə yolunun bərpası	60,7	Sentyabr 2007 – dekabr 2008	Köçürmə üçün əlavə vəsait istənilir
10	Yevlax-Gəncə yolunda əlavə 2 zolağın inşası	106,5	Müəyyənləşməyib	Cənubi Koreyanın Woori Bankıyla danışıqlar gedir
11	Mövcud Gəncə-Qazax yolunun bərpası	48*	Mart 2002 – Oktyabr 2006	Yolun 20,6 km-i təhvil verilib. Qalan işlərin 2007-ci ilə keçirilib
12	Tovuz dairəvi yolunun tikintisi	12,1	Oktyabr 2006 – aprel 2008	İşlər başlamayıb
13	Gəncə-Qazax yolunda əlavə 2 zolağın inşası	112,6	Müəyyənləşməyib	Donor axtarılır
14	Qazax-Gürcüstan sərhəddi yolunun bərpası	30	Sentyabr 2007 – dekabr 2008	Köçürmə üçün əlavə vəsait istənilir
15	Qazax-Gürcüstan sərhəddi yolunda əlavə 2 zolağın inşası	45,6	Müəyyənləşməyib	Donor axtarılır
16	Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun yenidənqurulması	311,8	Mart 2006 – dekabr 2008	Yolun 111-134-cü km-lərində tikinti işləri gedir
14	Ələt-Astara-İran sərhəddi yolunun yenidənqurulması	416	Oktyabr 2006 – dekabr 2008	İşlər başlamayıb
15	Bakı-Şamaxı-Muğanlı yolunun bərpası	84	Mart 2007 – İyun 2008	Köçürmə üçün əlavə vəsait istənilir
16	Bakı birinci dairəvi yolunun tikintisi	51,69	Sentyabr 2006 – dekabr 2008	İşlər 2007-ci ilin yanvarında başlanıb

* Göstərilən rəqəmlər layihələrin TİƏ qiymətini ifadə edir və böyük ehtimalla, bu qiymətlər bahalaşacaq

Cədvəl 3. Avtomobil yolu layihələrində bahalaşma və 1 km yol kəsiyinin qiyməti

Nö	Layihənin adı	Uzunluğu (km)	Zolaqların sayı	TİƏ qiyməti (mln. US\$)	İndiki qiymət (mln. US\$)	Fərq (mln. US\$)	Qiyməti (mln. US\$/1 km)
1	Ələt-Hacıqabul yolunun yenidənqurulması	45,6	4	32,4	-	-	0,711
2	Mövcud Hacıqabul-Kürdəmir yolunun bərpası	85,6	2	41,0	41,0	-	0,479
3	Hacıqabul-Kürdəmir yolunda əlavə 2 zolağın inşası	85,6	2	36,7	102,2	65,5	1,194
5	Mövcud Kürdəmir-Ucar yolunun bərpası	46,2	2	18,32	18,32*	-	0,397*
6	Kürdəmir-Ucar yolunda əlavə 2 zolağın inşası	46,2	2	27,5	55,4	27,9	1,199
7	Mövcud Ucar-Yevlax yolunun bərpası	53	2	31,62	51,62	20	0,974
8	Ucar-Yevlax yolunda əlavə 2 zolağın inşası	53	2	50,6	63,6	13	1,200
9	Mövcud Yevlax-Gəncə yolunun bərpası	88,8	2	50,7	60,7	10	0,684
10	Yevlax-Gəncə yolunda əlavə 2 zolağın inşası	88,8	2	68,8	106,5	37,7	1,199
11	Mövcud Gəncə-Qazax yolunun bərpası	94	2	48	48*	-	0,510
12	Tovuz dairəvi yolunun tikintisi	10,6	2	12,1	12,1	-	1,142
13	Gəncə-Qazax yolunda əlavə 2 zolağın inşası	94	2	86,4	112,6	26,2	1,197
14	Qazax-Gürcüstan sərhəddi yolunun bərpası	38	2	30	30	-	0,789
15	Qazax-Gürcüstan sərhəddi yolunda əlavə 2 zolağın inşası	38	2	27,1	45,6	18,5	1,200
16	Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun yenidənqurulması	208	4	311,8	311,8	-	1,499
14	Ələt-Astara-İran sərhəddi yolunun yenidənqurulması	192	4	416	416	-	2,170
15	Bakı-Şamaxı-Muğanlı yolunun bərpası	124	2	70	84	14	0,677
16	Bakı birinci dairəvi yolunun tikintisi	21,5	6	28,5	51,69	23,19	2,400

*Bu qiymətlərin artırılacağı istisna deyil

İşlərin yubanmasının əsas səbələrindən biri də layihələrin qiymətinin bahalaşdırılmasıdır. Cədvəl 3-də layihələrin qiymətlərində yaranmış fərqlər və layihələr üzrə orta hesabla hər km yola sərf ediləcək vəsaitlərin həcmi göstərilib. Qiymətlərin bahalaşması daha çox işçi sənədləri olmayan layihələr aiddir. Nüfuzlu və səriştəli Avropa şirkətlərinin hazırladığı Texniki İqtisadi Əsaslandırma qiymətləri sistemsız şəkildə artırılır. Məsələn, hazırda İtaliyanın “Todini” şirkətinin inşa etdiyi 2 zolaqlı Hacıqabul-Kürdəmir yolunun hər km-nin 479 min dollara başa gələcyi halda, Nəqliyyat Nazirliyi əlavə 2 zolağın tikintisi zamanı hər km-ə görə 1194 min dolların sərf olunacağını iddia edir. Halbuki, Almanıyanın “Kocks” şirkətinin 2000-ci ildə hazırladığı TİƏ-yə görə yolun hər km-i üçün 428 min dollar tələb olunurdu. Ötən 6 ildə qiymətlərin xeyli bahalaşması faktı mövcud olsa da, bu bahalaşmanın 3 dəfə ilə ölçülümediyi məlumdur.

Bu praktika başqa layihələrə də aiddir. Cədvəl 3-də ayrı ayrı layihələr üzrə 1 km-lik yol kəsiyinin qiymətinə nəzər yetirsək, böyük bir qiymət uçurumunun olduğunu görərik. Təəccüblüsü isə odur ki, fantastik qiymətlər bir sıra layilərdə artıq təsdiqlənib. Məsələn, əsas donorunun Dünya Bankı olduğu Ələt-Astara-İran sərhəddi yolunun tikintisi layihəsində 1 km-lik yol kəsiyi 2,4 mln. dollara başa gələcək. İşçi layihəsi hazır olan, lakin qiyməti “ucuz” olan bir sıra layihələrin taleyi isə sual altındadır. Məsələn, Kürdəmir-Ucar yolunun bərpası layihəsində Küveyt Fondunun təqdim etdiyi kredit sazişi Azərbaycan hökumətini qane etmir. Hökumət bu sazişin bəzi müddəaları ilə Azərbaycan qanunvericiliyinin ziddiyət təşkil etdiyini qeyd edərək sazişi təsdiqləməyib. Öz növbəsində Küveyt Fondu da kredit sazişinin müddəalarının standart olduğunu bildirir. Təəccüblüsü odur ki, analoji müddəalarla Azərbaycan hökuməti fondla artıq kredit sazişi imzalayıb. Məsələn, fondla Bakı birinci dairəvi yolunun tikintisinin maliyyələşdirilməsi üzrə 20 iyun 2003-cü il tarixdə 15,27 mln. dollarlıq kredit sazişi bağlanıb. Ancaq Kürdəmir-Ucar yolunun bərpası layihəsi üzrə analoji saziş ölkə qanunvericiliyinə zidd sayılıb. Budur ki, hökumət bu layihənin maliyyələşdirilməsi imkanlarını Dünya Bankı ilə danişqlarda arayır. Öz növbəsində Nəqliyyat Nazirliyi layihənin qiymətinin bahalaşacağını iddia edir.

Ümumiyyətələ reallaşmaqdə olan və yaxın dövrlərə planlaşdırılan 15 layihə üzrə bahalaşmanın ümumi məbləği 154 mln. dollar təşkil edir. Ancaq bu son rəqəm deyil, bu məbləğin artacağı gözlənilir.

Bahalaşma faktoru layihələrin icrasının gecikməsində yeganə səbəb deyil. Layihələrin gecikməsinin başqa bir səbəbi, icra prosesində “yeni ideyaların” ortaya çıxmasıdır. Söhbət əvvəlcədən nəzərdə tutulmayan işlərin sonradan layihələrə daxil edilməsindən gedir. 2006-ci ilin büdcə planına daxil edilmiş yol layihələrinə nəzər yetirərkən, yubanmada “yeni ideyaların” oynadığı rolü görmək mümkündür.

3.1. Mövcud Gəncə-Qazax yolunun bərpası layihəsi

Bu yolun uzunluğu 94,0 km-dir. Yolun bərpası layihəsi 48,0 mln. dollar həcmində qiymətləndirilib. Əsas donor Dünya Bankıdır və layihəyə 40 mln. dollar kredit ayırib. Qalan vəsait TACIS programının ayırdığı 1,5 mln. dollar qrant və büdcə vəsaitləri hesabına ödənməlidir. Layihənin Texniki İqtisadi Əsaslandırmaşı 1999-cu ildə Almanıyanın “Kocks Consult GmbH” şirkəti tərəfindən, işçi layihə isə 2002-ci ildə hazırlanıb. İşçi layihənin hazırlanmasında alman şirkəti ilə yanaşı “Finroad” və BCEOM şirkətləri də iştirak edib.

Yeni yolun II texniki dərəcəli olmaqla 2 zolaqlı tikilməsi nəzərdə tutulur. Podratçılar “Turan Xəzinədaroğlu”, “Azərkörpü” və “Avtoban” şirkətləridir. Tikinti işlərinə 2002-ci ilin martında başlanıb. Yolun 20,6 km-lik Gəncə-Şəmkir hissəsi 2005-ci ilin fevralın 12-də istifadəyə verilib. Qalan işlər 2006-ci ilin oktyabrında başa çatmalı idi. Amma layihəyə edilmiş dəyişikliklər, daha dəqiq desək Tovuz dairəvi yolunun tikintisinin layihəyə daxil edilməsi səbəbəindən, Dünya Bankı ilə razılaşmaya əsasən işlər 2007-ci iə keçirilib.

Beşliliklə də 73 km-lik Şəmkir-Qazax yolunun bərpası üzrə işlərin 90%-i görülməmiş qalıb. 2004-cü ilin yanvarından 2006-ci ilin avqustunadək iş həcmimin cəmi 10%-i görülüb və 2642 min dollar vəsait xərclənib. Layihə üzrə ayrılmış vəsaitin həcmi isə Nəqliyyat Nazirliyini qane etmir. Podratçı şirkətlər ("Azərkörpü" və "Avtoban") açıq narazılıq ifadə etməsələr də, Nəqliyyat Nazirliyi tikinti materialları və dizel yanacağının qiymətinin bahalaşmasını əsas gətirərək, layihənin bahalaşma zərurətini ifadə edir.

Cədvəl 4. Mövcud Gəncə-Qazax yolunun bərpası layihəsi üzrə ümumi məlumatlar

Göstəricilər	Məlumatlar
Yolun uzunluğu	94,0 km
Layihənin ilkin qiyməti	\$48,0 mln.
Maliyyə mənbəyi	
<i>Dünya Bankı</i>	\$40,0 mln. (10 ili güzəştli olmaqla 20 illilik, 2 %-lə)
<i>TACİS</i>	\$1,5 mln. (Qrant)
<i>Azərbaycan hökuməti</i>	\$6,5 mln.
Texniki İqtisadi Əsaslandırma	2000-ci il, Kocks Consult GmbH (Almaniya)
İşçi layihə	2002, Kocks, Finroad, BCEOM
Podratçı	Turan Xəzinədaroğlu, Azərkörpü, Avtoban
Texniki dərəcəsi	II (2 zolaqlı)
Tikinti müddəti	Mart 2002 – Oktyabr 2006

94 km yolun 21 km-i istismara verilib. Qalan 73 km yol üzrə işlərin cəmi 10-i görülüb. Nəqliyyat Nazirliyi tikinti materialları və dizel yanacağının qiymətinin qalxmasını əsas gətirərək, layihənin bahalaşma zərurətini ifadə edir.

Maliyyə mənbəyi müəyyənləşsə də, Tovuz dairəvi yolununrellaşması da yubana bilər. Uzunluğu 10,6 km olan yolun tikintisi 12,4 mln. dollar həcmində qiymətləndirilib ki, bunun da 10,285 mln. dolları Dünya Bankının krediti, qalan vəsait isə dövlət büdcəsi hesabına ödənəcək. Tikinti işlərinin 2006-ci ilin oktyabrında başlanması nəzərdə tutulurdu. İşlərin həmin vaxt başlanması üçün isə tikinti altına düşən obyektlərin sökülməsi və torpaqların alınması, daha dəqiq desək büdcədən əlavə vəsaitin ayrıılması tələb olununurdu. Lakin ilin sonundək bu məsələ həllini tapmayıb.

3.2. Mövcud Kürdəmir-Ucar yolunun bərpası layihəsi

Kürdəmir-Ucar yolunun uzunluğu 46,2 km-dir. Mövcud yolun bərpasına əvvəllər 18,29 mln. dollar tələb olunurdu. Əvvəllər Küveyt Fondunun bu layihəyə 14,32 mln. dollar kredit ayırması nəzərdə tutulurdu. Kreditin ilk 4 ili güzəştli olmaqla, 20 il müddətinə 2,5 %-lə verilməsi gözlənilirdi. Qalan 3,97 mln. doları isə Azərbaycan hökuməti ayırmalı idi. Bununla belə, hazırda həm Küveyt Fondu ilə nəzərdə tutulan kredit sazişi sual altındadır, həm də layihənin qiymətinin qaldırılması müzakirə mövzusudur.

Problem ondadır ki. Azərbaycan hökuməti Küveyt Fondunun təqdim etdiyi kredit sazişinin bəzi müddəalarını yerli qanunvericiliyə zidd hesab edərək qəbul etmir. Öz növbəsində fond da sazişin müddəalarının standart və dəyişilməz olduğunu bildirir. Beləliklə də kredit sazişi imzalanmamış qalıb və hökumət alternativ maliyyə mənbələri axtarmaqdadır. Bu istiqamətdə Dünya Bankı ilə danışıqlar aparılır.

Layihənin TİƏ-si 2000-ci ildə Küveytin “IN ENG” şirkəti tərəfindən hazırlanıb. Bərpadan sonra yolun II texniki dərəcəyə malik olacaqı gözlənilir. TİƏ qiyməti, Ələt-Hacıqul layihəsi ilə müqayisədə bir qədər artıqdır. Əgər Ələt-Hacıqabul layihəsində 4 zolaqlı yolun hər km-nə 711 min dollar xərcəlnib, Kürdəmir-Ucar yolunda, bu göstərici, 2 zolaqlı yolun hər km-i üçün 397 min dollar həcmində hesablanıb. Bununla belə, bu qiymət hazırda realaşmaqdə olan Hacıqbul-Kürdəmir yolunun analoji göstəricisi (1 km üçün 479 min dollar) ilə müqayisədə aşağıdır. Ancaq layihə üzrə qiymətlərin daha çox qaldırılacağı gözlənilir.

Cədvəl 5. Mövcud Kürdəmir-Ucar yolunun bərpası layihəsi üzrə ümumi məlumatlar

Göstəricilər	Məlumatlar
Yolun uzunluğu	46,2 km
Layihənin ilkin qiyməti	\$18,29 mln.
Maliyyə mənbəyi	
<i>Küveyt Fondu (real deyil)</i>	\$14,32 mln. (4 ili güzəştli olmaqla, 20 il müddətinə 2,5 %-lə)
<i>Azərbaycan hökuməti</i>	\$3,97 mln.
Texniki iqtisadi əsaslandırma	2000 IN ENG Co (Küveyt)
Işçi layihə	Yoxdur
Texniki dərəcəsi	II (2 zolaqlı)
Podratçı	Müəyyənləşməyib
Tikinti müddəti	İyul 2007- Avqust 2008

Küveyt Fondu ilə nəzərdə tutulan kredit sazişi sual altındadır. Layihənin əsas donoru müəyyənləşməyib, layihənin qiymətinin bahalaşdırılacağı gözlənilir.

3.3. Mövcud Ucar-Yevlax yolunun bərpası layihəsi

Uzunluğu 53,2 km olan Ucar-Yevlax yolunun bərpasına 51,62 mln. dollar tələb olunur. Bu vəsaitin 22 mln. dollarını Islam Inkişaf Bankı, 6 mln. dollarını OPEC Fondu, qalan 23,62 mln. Dollarını isə Azərbaycan hökuməti ayıracaq. Layihə üzrə TİƏ 2000-ci ildə Almaniyanın “Kocks” şirkəti tərəfindən hazırlanıb. TİƏ qiyməti indiki qiymətdən təxminən 20 mln. dollar aşağı olub.

Işçi layihə isə 2002-ci ildə ərsəyə gəlib. Layihənin Yevlax dairəvi yolu hissəsi (8,5 km) I dərəcəli, 4 zolaqlı tikiləcək. Qalan 44,5 km isə II dərəcəli olmaqla 2 zolaqlı inşa ediləcək. Tikintiyə texniki nəzarəti Banqladeşin “BCL” məsləhətçi şirkəti həyata keçirəcək. Məsləhətçi şirkət müqaviləyə uyğun olaraq layihəni yeniləşdirikdən sonra layihədə qiymət artımı baş verib və tələb olunan əlavə vəsait dövlət büdcəsindən ayrılaceq.

Tikinti işlərinə bu ilin oktyabrında başlanmalı idi. Lakin hələ podratının seçimi üzrə tenderin nəticələri açıqlanmayıb. Layihə üzrə əsas problemlərdən biri tikintinin altına düşən obyektlərin sökülməsi və torpaq sahələrinin alınması üçün dövlət büdcəsindən vəsait ayrılmışdır.

Ucar-Yevlax yolunun bərpası layihəsinin qiyməti əvvəl toxunduğumuz layihələrlə müqayisədə xeyli artıqdır. 44,5 km-i 2 zolaqlı olacaq bu yolun hər km-i üçün orta hesabla 974 min dollar vəsait xərcəlnəcək. Bu, hazırda realaşmaqdə olan Hacıqabul-Kürdəmir yolunun bərpası layihəsinin analoji göstəricisi ilə müqayisədə 2 dəfə çoxdur. Ümumiyyətlə isə, hər km yol kəsiyinin tikintisinə görə, bu, ən bahalı layihələrdən biri olacaq. Digər tərəfdən, Ucar-Yevlax yolunun bərpası layihəsi dövlət büdcəsində ən çox vəasitin ayrıldığı layihələrdən biridir. Həmçinin bu, Bakı dairəvi yolundan sonra, ikinci layihədir ki, burada əsas donor Azərbaycan

hökumətidir. Belə görünür ki, gələcəkdə bu praktika genişləndiriləcək və layihələr, əsasən, bütçə vəsaitləri hesabına bahalaşdırılacaq.

Bu layihənin bahalaşmasında əsas arqumentlərdən biri kimi Yevlax dairəvi yolunun 4 zolaqlı tikilməsi olsa da, nəzərə alınmaalıdır ki, bu yolun uzunluğu cəmi 8,5 km-dir və bu amil layihənin bu qədər bahalaşması üçün səbəb ola bilməz. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, gələcəkdə bu yola əlavə olaraq 2 zolağın tikintisini nəzərdə tutan layihənin qiyməti daha baha göstərilib.

Cədvəl 6. Mövcud Ucar-Yevlax yolunun bərpası layihəsi üzrə ümumi məlumatlar

Göstəricilər	Məlumatlar
Yolun uzunluğu	53,2 km
Layihənin ilkin qiyməti	\$51,62 mln.
Maliyyə mənbəyi	
<i>Islam Inkişaf Bankı</i>	\$22,0 mln. (3 ili güzəştli olmaqla, 15 il müddətinə 6 % xidmət haqqı)
<i>OPEC Fondu</i>	\$6,0 mln. (5 ili güzəştli olmaqla, 20 il müddətinə 1,5 %-lə, üstəgəl 1 % xidmət haqqı)
<i>Azərbaycan hökuməti</i>	\$23,62 mln.
Texniki İqtisadi Əsaslandırma	2000-ci il, Kocks Consult GmbH (Almaniya)
İşçi layihə	2002, Kocks, Finroad, BCEOM
Texniki dərəcəsi	8.5 km I (4 zolaqlı , Yevlax dairəvi), 44,5 km II (2 zolaqlı)
Podratçı	Müəyyənləşməyib
Tikinti müddəti	Oktyabr 2006- oktyabr 2008

2 zolaqlı Ucar-Yevlax yolunun hər km-i üçün orta hesabla 974 min dollar vəsait xərclənəcək. Bu, hazırda reallaşmaqdə olan Hacıqabul-Kurdəmir yolunun bərpası layihəsinin analoji göstəricisi ilə müqayisədə 2 dəfə çoxdur.

3.4. Mövcud Yevlax-Gəncə yolunun bərpası layihəsi

Yevlax-Gəncə avtomobil yolunun uzunluğu 88,8 km-dir və yolun bərpası layihəsi 60,7 mln. dollar həcmində qiymətləndirilib. Layihə üzrə TİƏ 1999-cu ildə, işçi layihə isə 2002-ci ildə hazırlanıb. Bərpa layihəsinin kreditorları Səudiyyə Inkişaf Fondu (\$13 mln.), İslam İnkişaf Bankı (\$10,4 mln.) və Azərbacan hökumətidir (\$13,3 mln.). Yolun 86,0 km-lik hissəsi II dərəcəli 2 zolaqlı, 2,8 km-i isə I dərəcəli, 4 zolaqlı tikiləcək. Yolun tikintisinə 2007-ci ilin sentyabrında başlanması nəzərdə tutulur.

Layihənin TİƏ qiyməti indiki qiymətlə müqayisədə təxniqənən 10 mln. dollar az olub. Bu fərqli isə Azərbaycan hökumətinin vəsaiti hesabına ödənilməsi nəzərdə tutulur.

İslam İnkişaf Bankı ilə kredit sazişi 10 mart 2005-ci il tarixdə imzalanıb. Səudiyyə İnkişaf Fondu ilə kredit sazişi hələ imzalanmayıb, hökumətin müzakirəsindədir. 2006-cı ilin sonlarında məsləhətçi şirkətin seçimi üzrə tender keçirilib. Bütün bu mərhələlər bitdikdən sonra podratçı şirkətin seçilməsi üçün tender keçiriləcək. Bu yolun bərpası ilə əlaqədar da tikintinin altına düşən obyektlərin sökülməsi və torpaq sahələrinin alınması üçün dövlət bütçəsindən vəsaitin ayrılmamasına ehtiyac var. Hazırda bununla da bağlı müzakirələr gedir.

Yolun hər km-i Azərbaycana 684 min dollara başa gələcək. Bu mövcud yolların bərpa layihələri üzrə orta göstərici hesab edilə bilər.

Layihə üzrə işlərin nəzərdə tutulan vaxtda başlanması real deyil. Podratçı şirkətin seçim prosesdurunun xeyli vaxt aparması, tikinti altına düşən torpaqların alınması üçün dövlət büdcəsindən vəsait ayrılması praktikası, daha dəqiq desək, bu sahədə mümkün gecikmələr layihənin icrasının yubanmasına səbəb ola bilər.

Cədvəl 7. Mövcud Yevlax-Gəncə yolunun bərpası layihəsi üzrə ümumi məlumatlar

Göstəricilər	Məlumatlar
Yolun uzunluğu	88,8 km
Layihənin ilkin qiyməti	\$60,7 mln.
Maliyyə mənbəyi	
<i>Səudiyyə Inkişaf Fondu</i>	\$13,0 mln. (5 ili güzəştli olmaqla, 20 ilə 2 %-lə)
<i>Islam Inkişaf Bankı</i>	\$10,4 mln. (7 ili güzəştli olmaqla, 25 ilə 2,5 %-lə)
<i>Asiya Inkişaf Bankı</i>	\$24,0 mln. (4 ili güzəştli olmaqla 20 ilə 0,75 %-lə)
<i>Azərbaycan hökuməti</i>	\$13,3 mln.
Texniki İqtisadi Əsaslandırma	1999-cu il, Kocks Consult GmbH (Almaniya)
Işçi layihə	2002, Kocks, Finroad, BCEOM
Texniki dərəcəsi	2,8 km I (4 zolaqlı), 86,0 km II (2 zolaqlı)
Podratçı	Müəyyənləşməyib
Tikinti müddəti	Sentyabr 2007 - Dekabr 2008

Layihə üzrə işlərin nəzərdə tutulan vaxtda başlanması real deyil. Podratçı şirkətin seçim prosesdurunun xeyli vaxt aparması, tikinti altına düşən torpaqların alınması üçün dövlət büdcəsindən vəsait ayrılması praktikası, daha dəqiq desək, bu sahədə mümkün gecikmələr layihənin icrasının yubanmasına səbəb ola bilər

3.5. Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun yenidənqurulması layihəsi

Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolu 208 kilometrdir. Yeni inşa ediləcək yolun uzunluğu isə 198 km olacaq. Həmçinin yeni yolun I texniki dərəcəli olmaqla 4 zolaqlı inşa edilməsi nəzərdə tutulur. Layihənin üzrə TİƏ 2004-cü idə Belçikanın “EKO” şirkəti tərəfindən hazırlanıb. Layihənin dəyəri 311,8 mln. dollar həcmində qiymətləndirilir. Layihənin maliyyələşdirilməsi üçün Avropa Yenidənqurma və İnkışaf Bankı 100 mln. dollar, Çexiya İxrac Bankı isə 180 mln. dollar həcmində kredit ayırıb. Qalan 31,8 mln. dollar vəsaitindən dövlət büdcəsindən ödənməsi nəzərdə tutulur. Bu layihə əhəmiyyətinə, miqyasına və maliyyə tutumuna görə ən iri yol inşası layihələrindən biridir.

Layihə bir neçə hissədən ibarətdir. Yolun 6-45-ci km-lərinin H.Z.Tagiyev qəsəbəsinin içindən keçməklə inşa edilməsi nəzərdə tutulur. Bu layihə Çexiya İxrac bankının ayırdığı kredit hesabına reallaşmalıdır. Hazırda bununla bağlı işçi layihə hazırlanır. İşçi layihəni “S+S” adlı populyar olmayan bir şirkət hazırlayıb. Bu yolun altına düşən obyektlərin sökülməsi və torpaqların alınması üçün büdcədən vəsait ayrılması istənilir.

Layihənin başqa bir hissəsi 28-89-cu km-lərdir ki, bu hissə AYİB-in ayırdığı 100 mln. dollar həcmində olan kredit hesabına maliyyələşdiriləcək. Tikintiyə texniki nəzarəti həyata keçirəcək şirkət müəyyənləşməyib, podratçının seçilməsi başa çatmayıb.

Yolun 89-198-ci km-ləri də Çexiya İxrac Bankının ayırdığı vəsait hesabına reallaşmalıdır. Layihə də 3 hissədən ibarətdir: 89-111-ci km-lər, 111-134-cü km-lər və 134-198-

ci km-lər. 2006-cı ilin mart ayında 111-134- km-lərdə torpaq işləri başlayıb. Podratçı Çexiyanın “ZS Brno” şirkəti, subpodratçı isə “Azərinşaatervis” MMC-dir. Ümumiyyətlə isə ilkin mərhələdə yolun bu hissəsində 55 km-lik hissənin inşası nəzərdə tutur. Bunun üçün 65,5 mln. dolların sərf olunması nəzərdə tutulur. “Yolnəqliyyatservis” departamentinin 17 avqust 2006-cı il tarixli avtomobil yolu layihələri barədə təqdimatında qeyd olunur ki, 2006-cı ilin mart-iyul aylarında, bu vəsait çərçivəsində işlərin 19%-i görülbə və 12,2 mln. dollar vəsait xərclənib (*Tikinti işlərinin müşahidəsi isə bu iş həcmi təsdiqləmir. Bax: Bölmə 7, səh. 28.*).

Layihə üzrə ziddiyyətli məqamlardan biri də məsafələr üzrə kreditorlar tərəfindən ayrılmış vəsaitlərin fərqlənməsidir. AYİB-in ayırdığı 100 mln. dolların 61 km yolun tikintisi nəzərdə tutulduğu halda, Çexiya İxrac Bankının ayırdığı 180 mln. dollar hesabına 148 km yol inşa edilməlidir. Birinci halda 1 km 1,67 mln. dollara başa gəldiyi halda, ikinci halda 1,21 mln. dollara başa gələcək. Onu da nəzərə almaq lazımdır ki, Çexiya İxrac Bankının vəsaiti hesabına inşa ediləcək hissə çəgərəfi cəhətdən daha mürəkkəbdür. Əgər yolun 28-89-cu km-ləri əsasən düzənlilik, mövcud yolun isə xeyli hissəsi 4 zolaqlıdırsa, 89-198-ci km-lər əksinə, enişli-yoxușlu və 2 zolaqlıdır. Və bu ərazidə körpülərin və su ötürüdürlərin tikintisinə də ehtiyac var. Yolun yalnız 111-134-cü km-lərində 3 körpünün və 9 su ötürücüsünün tikilməsi nəzərdə tutulur. Bundan əlavə, layihəyə Dəvəçi dairəvi yolunun daxil edilməsi və bu yolun tikintisi zamanı baş vermiş sürüşmə xərclərin daha da artmasına səbəb olacaq.

Cədvəl 8. Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun yenidənqurulması layihəsi üzrə ümumi məlumatlar

Göstəricilər	Məlumatlar
Yolun uzunluğu	208 km (Yeni yol – 198 km)
Layihənin ilkin qiyməti	\$311,8 mln.
Maliyyə mənbəyi	
AYİB (28-89-cu km-lər)	\$100 mln. (3 ili güzəştli olmaqla 15 illilik, LIBOR + 2 %-lə)
Çexiya İxrac Bankı (6-45 və 89-198-ci km-lər)	\$180 mln.(4 ili güzəştli olmaqla 14 illilik, LIBOR + 0,6 %-lə)
Azərbaycan hökuməti	\$31,8 mln.
Texniki İqtisadi Əsaslandırma	2004-cü il, EKO (Belçika)
İşçi layihə	Hazırlanır (EKO/Təməlsu)
Texniki dərəcəsi	I (4 zolaqlı)
Podratçı	ZS Brno AS (111-134-cü km-lər)
Subpodratçı	Azərinşaatervis (111-134-cü km-lər)
Tikinti müddəti	Mart 2006 – Dekabr 2008

“Yolnəqliyyatservis” Departamentinin avtomobil yolu layihələri barədə təqdimatında qeyd olunur ki, 2006-cı ilin mart-iyul ayları ərzində bu layihə çərçivəsində 12,2 mln. dollar vəsait xərclənib. Tikinti işlərinin müşahidəsi isə bu iş həcmi təsdiqləmir.

Başqa bir ziddiyyət isə dövlət büdcəsindən ayrılmış 31,8 mln. dolların təyinatı ilə bağlıdır. Mümkündür ki, bu yolun altına düşən obyektlərin sökülməsi və torpaqların alınması üçün nəzərdə tutulsun. Amma bu təyinat üçün 31,8 mln. dollar olduqca çoxdur. Ümumiyyətlə bu layihə üzrə natamamlıqlar çoxdur. Bunlardan biri yolun Siyəzən rayon mərkəzindən və Quba şəhərindən keçən hissələrinin taleyi ilə bağlıdır. Budur ki, gələcəkdə yeni dairəvi yol ideyalarının layihəyə daxil ediləcəyi istisna deyil. Digər bir məsələ isə Nəqliyyat Nazirliyinin yolun 28-89-cu km-ləri üçün də obyektlərin sökülməsi və torpaqların alınması üçün büdcədən vəsait ayrılması

istəməsidir. Halbuki yoluun bu hissəsi kifayət qədər genişdir (əksər hissəsi 4 və ya 6 zolaqlıdır) və belə olan halda hansı obyektlərin sökülcəyi və hansı torpaqların alınacağı anlaşılır.

Bəzi təsdiqlənməmiş məlumatlara görə, Bakı-Quba-Qusiya sərhəddi yolu layihəsinin də bahalaşdırılması barədə müzakirələr gedir. Layihənin Azərbaycana təxminən 380 mln. dollara başa gələcəyi istisna edilmir.

Layihənin 2008-ci ilin sonuna tamamlanması nəzərdə tutulsa da, bu real görünmür. Yoluun 6-45-ci və 28-89-cu km-lərində işlərin 2006-ci ilin üçüncü rübündə başlanması nəzərdə tutulsa da, bu baş tutmayıb. 6-45-ci km-lər üzrə hələ işçi layihə tamamlanmayıb, texniki nəzarəti həyata keçirəcək şirkət müəyyənləşməyib və podratçıların seçimi üzrə tenderlər də keçirilməyib.

3.6. Bakı-Şamaxı-Muğanlı yolunun bərpası layihəsi

Yoluun uzunluğu 46,2 km-dir, bərpasına isə 84,0 mln. dollar tələb olunur. Dünya Bankı bu layihəyə 67,2 mln. dollar kredit ayırmayı planlaşdırır. İlkin razılığa görə kredit ilk 8 ili güzəştli olmaqla, 20 il müddətinə LIBOR + 0,25 %-lə veriləsək. Tələb olunan 16,8 mln. dollar isə dövlət büdcəsindən ayrılaçaq. Layihə üzrə TİƏ-ni “ZS Brno AS” şirkəti hazırlayır.

Bu layihədə xeyli dəyişikliklər edilib. Əvvəllər layihənin 70 mln. dollara başa gələcəyi bildirilirdi. Şamaxı-Muğanlı yolunun layihəyə əlavə edilməsi nəticəsində layihə 14 mln. dollar bahalaşdırılın. Yaranmış fərq isə, əsasən, dövlət büdcəsindən ödəniləcək. Onu da qeyd edək ki, layihə üzrə Dünya Bankında alınması nəzərdə tutlan kreditin həcmi də 56 mln. dollardan 67,2 mln. dollaradək artırılıb.

Tikinti işlərinin 2007-ci ilin martında başlaması nəzərdə tutulsa da, bu çətin ki, baş tutsun. Tikinti işlərini aparacaq şirkətin seçimi üzrə tenderin qalibi hələ də müəyyənləşməyib. Bu layihənin özəlliyyi ondadır ki, kredit sazişinə uyğun olaraq, burada ekoloji qiymətləndirmə strategiyası və ekaloji idarəetmə planı hazırlanmalıdır.

Cədvəl 9. Bakı-Şamaxı-Muğanlı yolunun bərpası layihəsi üzrə ümumi məlumatlar

Göstəricilər	Məlumatlar
Yoluun uzunluğu	124 km
Layihənin ilkin qiyməti	\$84 mln.
Maliyyə mənbəyi	
Dünya Bankı	\$67,2 mln. (8 ili güzəştli olmaqla 20 illilik, LIBOR + 0,25 %-lə)
Azərbaycan hökuməti	\$16,8 mln.
Texniki İqtisadi Əsaslandırma	ZS Brno AS
Işçi layihə	İyul 2006, Kocks
Texniki dərəcəsi	II (2 zolaqlı)
Podratçı	Müəyyənləşməyib (Tender başa çatmayıb)
Tikinti müddəti	Mart 2007 – iyun 2008

Tikinti işlərinin 2007-ci ilin martında başlaması nəzərdə tutulsa da, bu çətin ki, baş tutsun. Tikinti işlərini aparacaq şirkətin seçimi üzrə tenderin qalibi hələ də müəyyənləşməyib

3.7. Bakı birinci dairəvi yolunun tikintisi layihəsi

Bakı birinci dairəvi yolunun tikintisi layihəsi yol layihələri arasında ən çox mübahisəyə və müzakirəyə səbəb olan layihədir. Layihənin hazırlanması barədə ilkin qərar 1996-cı ildə verilib. Bu yol Biləcəri enişindən başlayaraq, Bakıdan yan keçməklə Bakı-Ələt yolu ilə birləşməlidir. Layihənin ilkin variantında yolun uzunluğu 21,5 kilometr nəzərdə tutulurdu. O vaxtkı qiymətləndirməyə görə, layihənin dəyəri 28,5 milyon dollar idi. Amma sonradan layihə bahalaşdırıldı. Layihənin bahalaşmasına son 10 ildə tikinti materiallarının və xidmətlərin qiymətinin qalxması, eləcə də layihənin dizaynında edilmiş dəyişiklik əsas gətirilir. Belə ki, yolun nəzərdə tutulan marşrutu üzərində şəxsi evlərin və obyektlərinin tikintisi marşrutun dəyişdirilməsinə və yolun 6 kilometr uzanmasına səbəb olub

Cədvəl 10. Bakı birinci dairəvi yolunun tikintisi layihəsi üzrə ümumi məlumatlar

Göstəricilər	Məlumatlar
Yolun uzunluğu	21,5 km
Layihənin ilkin qiyməti	\$51,69 mln.
Maliyyə mənbəyi	
<i>Küveyt Fondu</i>	\$15,27 mln. (4 ili güzəştli olmaqla 20 illilik, 2,5 %-lə)
<i>Abu Dhabi</i>	\$10,0 mln. (4 ili güzəştli olmaqla 20 illilik, 2,5 %-lə)
<i>Azərbaycan hökuməti</i>	\$26,42 mln.
Texniki İqtisadi Əsaslandırma	1996-97, Pan Arab Consult
İşçi layihə	2005, Pan Arab Consult
Texniki dərəcəsi	I (6 zolaqlı)
Podratçı	Makyol və Körpü BM
Tikinti müddəti	Sentyabr 2006 – Dekabr 2008

Əvvəlcə layihənin 28,5 mln. dollardan 35 mln. dollara, sonra 45 mln. dollara, nəhayət, 58,2 mln. dollaradək bahalaşlığı barədə məlumatlar verildi. Hələ 2005-ci ildə güya beynəlxalq ekspertlərin layihəni 83 mln. dollar həcmində qiymətləndirdiyi barədə fikirlər də səslənməyə başlandı.

Əvvəllər yolun altına düşən obyektlərin sökülməsi qərara alınsa da, sonradan torpaqların alınması üçün veriləcək kompensasiyanın məbləğinin böyük olacağı ehtimalını nəzərə alaraq hökumət buna getməyib. Bundan başqa, əvvəllər bu marşruta düşən qaz, elektrik, kanalizasiya və su xətlərinin də köçürülməsi nəzərdə tutulurdu. Lakin aidiyyatı qurumlar tərəfindən bunların köçürülməsi təmin edilmədiyindən yolun dizaynına dəyişiklik etmək zərurəti yaranıb. Amma bu o demək deyil ki, obyektlərin heç birinə toxunulmayıcaq. Yolun altına düşən bir neçə şəxsi evin sökülməsi nəzərdə tutulur və yeri gəlmışkən, yalnız qanuni tikilmiş evlər və obyektlər üçün kompensasiya verilməsi nəzərdə tutulur. Bu da layihənin dəyərinə daxil edilib. Kompensasiyanın məbləği açıqlanmasa da Nəqliyyat Nazirliyi bunun bazar qiymətlərinə müvafiq ödəniləcəyini bildirir.

Bununla belə, əslində qənaətləri nəzərdə tutan sadalanan dəyişikliklər layihənin qiymətini azaltmayıb. 2004-cü ilin sonlarından başlayaraq layihənin dəyəri barədə müxtəlif rəqəmlər səsləndirilib. Əvvəlcə layihənin 28,5 mln. dollardan 35 mln. dollara, sonra 45 mln. dollara, nəhayət, 58,2 mln. dollaradək bahalaşlığı barədə məlumatlar verilib. Hələ 2005-ci ildə güya beynəlxalq ekspertlərin layihəni 83 mln. dollar həcmində qiymətləndirdiyi barədə fikirlər

də səslənməyə başlayıb. Bununla belə, 2005-ci ildə layihə üzrə məsləhətçi olan “Pan Arab Consult” şirkəti işçi layihədə müəyyən dəyişikliklər edib və layihənin dəyəri azalıb. Tikinti-qurşdırma işlərini görəcək şirkətin seçimi üzrə tenderin qalibi 49,5 mln. dollar təklifi ilə Türkiyənin “Makyol” şirkəti və “Kopri” Birgə Müəssisəsinin alyansı olub. Bununla belə layihənin dəyəri 51,69 mln. dollar həcmində təqdim olunur. Belə görünür ki, aradakı fərq tikintinin altına düşən ev və obyektlərin sökülməsi və torpaqların alınması üçün nəzərdə tutlub.

Artıq 2007-ci ili yanvar ayında layihə üzrə işlər başlayıb. Qeyd edək ki, uzunluğu 21,5 km olan Bakı birinci dairəvi yolu I dərəcəli olmaqla 6 zolaqlı inşa ediləcək. Layihə üzrə əsas donorlar Azrbaycan hökuməti, Küveyt Fondu və Abu-Dabi Fondudur. Əvvəllər layihədə hökumətin payı 3,9 mln. dollar idisə, indi bu məbləğ 26,42 mln. dollar həcmindədir. Beləliklə də, bu layihənin bahalaşması hesabına yaranmış fərq dövlət büdcəsindən ödəniləcək.

Bahalaşmanın bir obyektiv səbəbi var ki, bu da tikiləcək yolu zolaqlarının sayının artırılmasıdır. Əvvəllər yolu 4 zolaqlı tikilməsi nəzərdə tutulurdu. Indi isə bu yolu 6 zolaqlı tikilməsi layihəyə daxil edilib. Yolu 2008-ci ilin ortalarında istifadəfyə verilməsi nəzərdə tutulur. Bu yol Bakı şəhərində nəqliyyat tixacı problemini aradan qaldırmalıdır. Nəqliyyat Nazirliyinin məlumatına görə, dairəvi yolu işə düşməsi ilə paytaxtın içində gündəlik hərəkət edən avtomobillərin sayı (600 min) 20 faiz azalacaq.

4. 2006-CI İLDƏ DÖVLƏT BÜDCƏSİNDƏN AVTOMOBİL YOLLARININ YENİDƏNQURULMASINA AYRILMIŞ VƏSAİTLƏR

Azərbaycanın avtomobil yollarının yenidənqurulması prosesi 1998-ci ildə başlasa da, respublika əhəmiyyətli yollardan yalnız biri – Ələt-Hacıqabul yolu tam, Gəncə-Qazax yolunun isə bir hissəsi istifadəyə verilib. Hazırda real sayılan 11 layihənin dördü üzrə işlər davam edir (onlardan biri – Bakı dairəvi yolu üzrə işlər 2007-ci ilin əvvəlində başlayıb). Digər layihələr üzrə isə maliyyə mənbələri əsasən müəyyənləşib, işçi layihələr hazırlanıb və yaxın bir il ərzində işlərin başlanacağı gözlənilir.

Bu layihələrə ümumi olaraq 1125,23 mln. dollar vəsaitin xərclənməsi nəzərdə tutulur ki, bunun da 190,725 mln. dolları dövlət bütçəsindən ayrılaçaq. Qalan vəsaitləri beynəlxalq maliyyə qurumları, eləcə də bir sıra bank və fondların kreditləri təşkil edəcək.

Bu layihələrin çoxu 1990-ci ilin sonlarında və 2000-ci illərin əvvəllərində hazırlanıb. Həmin dövrdə layihələr üzrə bütçədən ayrılaçaq vəsaitlərin həcmi 3-7 milyon dollar həcmində nəzərdə tutulurdu. Lakin sonrakı dördə layihələrin bahalaşması hökumətin vəsaitləri hesabına aparıldığından, bütçə vəsaitlərinin payı bu səviyyəyə çatıb.

Cədvəl 11. Reallaşmış və reallaşmaqdə olan avtomobil yolu layihələri üzrə nəzərdə tutulmuş xarici kredit və bütçə vəsaitlərinin həcmi (mln. US\$)

Layihənin adı	Layihənin qiyməti	Xarici kreditlər	Hökumətin payı
Hacıqabul-Kürdəmir yolunun bərpası	41	41	-
Kürdəmir-Ucar yolunun bərpası	18,32	14,32	3,97
Ucar-Yevlax yolunun bərpası	51,62	28	23,62
Yevlax-Gəncə yolunun bərpası	60,7	47,4	13,3
Gəncə-Qazax yolunun bərpası	48	41,5	6,5
Tovuz dairəvi yolunun tikintisi	12,1	10,285	1,815
Qazax-Gürcüstan sərhəddi yolunun bərpası	30	23,5	6,5
Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun yenidənqurulması	311,8	280	31,8
Ələt-Astara-İran sərhəddi yolunun yenidənqurulması	416	356	60
Bakı-Şamaxı-Muğanlı yolunun bərpası	84	67,2	16,8
Bakı birinci dairəvi yolunun tikintisi	51,69	25,27	26,42
Cəmi	1125.23	934.475	190.725

2006-ci maliyyə ilində 8 yol layihəsi dövlət bütçəsi planına daxil edilib. Bu layihələrin yeddisi Cədvəl 12-də göstərilib. Büdcə layihəsində nəzərdə tutulsa da, Beyləqan-Ağcabədi yolunun yenidənqurulmasına vəsait ayrılmayıb və bu layihə üzrə planlar barədə heç bir məlumat verilmir. Belə görünür, bu yol layihəsi beynəlxalq əhəmiyyətə malik olmadığından, onun yenidənqurulması arxa plana keçib.

2006-ci ilin yanvar-iyul aylarında yolların yenidənqurulması layihələrinə 20,7 mln. dollar vəsait sərf olunub ki, bunun da 3,14 mln. dolları bütçə vəsaitləridir. Nəqliyyat Nazirliyi 2006-ci ildə yolların yenidənqurulması layihələrinə 147,947 mln. dollar vəsait sərf olunmasını və bunun da 20,247 mln. dollarının bütçə vəsaitləri təşkil edəcəyini planlaşdırırdı.

2006-ci ildə bütçədən vəsait ayrılmış layihələrdən yalnız ikisi üzrə - Bakı-Quba-Rusiya yolunun yenidənqurulması və Şəmkir-Qazax yolunun bərpası üzrə işlər davam edib.

Cədvəl 12. Avtomobil yolu layihələri üzrə 2006-ci ildə ayrılmış vəsaitlərin həcmi

Milli Büdcə Grupu

Layihənin adı	Ayrılmış vəsaitlər (min US\$)	Xarici kreditlər (min US\$)	Büdcə vəsaiti	
			min US\$	min manat
Kürdəmir-Ucar yolunun bərpası	1528	700	828	740
Ucar-Yevlax yolunun bərpası	12940	11700	1240	1108
Yevlax-Gəncə yolunun bərpası	7484	3900	3584	3202
Gəncə-Qazax yolunun bərpası	19744	17800	1944	1737
Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun yenidənqurulması	78697	73100	5597	5000
Bakı-Şamaxı-Muğanlı yolunun bərpası	5597	-	5597	5000
Bakı birinci dairəvi yolunun tikintisi	7484	3900	3584	3202
Cəmi	133474	111100	22374	19989

1 US\$ = 0,8934 manat

Beləliklə də 2006-cı ildə büdcədən vəsait ayrılmış yol layihəlinin altısı üzrə iş görülməyib və hər-hansı vəsait sərfindən söhbət belə gedə bilməz. Ümumiyyətlə, bu layihələrin bir çoxunun 2007-ci ildə başlayacağı bəlli olduğu halda, nəyə görə 2006-cı ilin büdcə planına daxil edildiyi aydın deyil. Bunlar Kürdəmir-Ucar, Yevlax-Gəncə və Bakı-Şamaxı yollarının bərpası layihələridir.

5. İNFORMASIYA SORĞULARI VƏ ONLARA MÜNASİBƏT

Layihə çərçivəsində ilk informasiya sorğuları Maliyyə və Nəqliyyat nazirliklərinə göndərilib. Sorğularda qoyulan suallar müxtəlif olub.

Maliyyə Nazirliyinə ünvanlanan 24 may 2006-cı il tarixli İformasiya Sorğusuna aşağıdakı suallar daxil edilib:

1. *Avtomobil yollarının yenidənqurulması layihələrinə dövlət bütçəsindən cəmi nə qədər vəsait ayrılmazı nəzərdə tutulur?*

2. *Bu vəsaitlərin hansı hissəsi artıq ayrılib və sərf olunub?*

3. *2006-cı il dövlət bütçəsi layihəsində “Sənaye və tikint xərcləri” bölməsi üzrə ayrılmış vəsaitlərin nə qədəri yolların yenidənqurulması layihələri üçün nəzərdə tutulub?*

4. *2006-cı ilin dövlət bütçəsi layihəsi zərfində adları sadalanan 8 yol layihəsi (Gəncə-Qazax, Kürdəmir-Ucar, Ucar-Yevlax, Yevlax-Gəncə, Bakı-Quba-Rusiya, Bakı-Şamaxı və Bakı dairəvi yolu) üzrə bütçə vəsaitləri necə bölüşdürüllüb.*

5. *Bu layihələr üzrə ayrılmış bütçə vəsaitləri, 2006-cı ildə bu sahəyə sərf olunacaq ümumi vəsailərtin hansı hissəsini təşkil edir.*

İformasiya Sorğusuna cavab olaraq 12 iyun 2006-cı il tarixdə Maliyyə Nazirliyindən bu məzmunda məktub daxil olub: “*Maliyyə Nazirliyində 2006-cı ildə dövlət bütçəsindən avtomobil yollarının yenidənqurulması layihələrinə ayrılmış vəsaitlərin xərclənməsində şəffaflığın artırılması və bu vəsaitlərin səmərəli xərclənməsinə dair monitorinqin keçirilməsi barədə məktubunuza aidiyati üzrə baxılmışdır. Qaldırılan məsələlərin vacibliyini qeyd edirik və eyni zamanda adları çəkilən layihələr üzrə daha müfəssəl məlumatların əldə olunması üçün bilavasitə işçəsi təşkilata, Nəqliyyat Nazirliyinə müraciət olummasını təklif edirik.*”

24 may 2006-cı il tarixdə başqa bir İformasiya Sorğusu ilə Nəqliyyat Nazirliyinə müraciət edilib. Həmin sorğuya aşağıdakı suallar daxil edilib:

1. *Həzirdə Respublikanın avtomobil yollarının yenidənqurulması üzrə hansı layihələr həyata keçirilir.*

2. *Bu layihələrin ümumi və ayrı ayrılıqda maliyyə dəyəri nə qədərdir?*

3. *Xahiş edirik, ayrı-ayrılıqda hər bir layihə üzrə ayrılmış xarici kredit və Azərbaycan hökumətinin vəsaitlərinin həcmi qeyd edəsiniz?*

4. *2006-cı ildə dövlət bütçəsi zərfində daxil edilmiş 8 yol layihəsi (Gəncə-Qazax, Kürdəmir-Ucar, Ucar-Yevlax, Yevlax-Gəncə, Bakı-Quba-Rusiya, Bakı-Şamaxı və Bakı dairəvi yolu) üzrə ayrılmış bütçə vəsaitlərinin və xarici kreditlərin həcmi qeyd edəsiniz?*

5. *2006-cı ilin birinci rübündə bu layihələrin reallaşdırılmasına nə qədər vəsait xərclənib? Xahiş edirik, xərclənmiş vəsaitləri xarici kreditlər və bütçə vəsaitləri üzrə, həmçinin hər bir layihə üzrə ayrı-ayrılıqda qeyd edəsiniz?*

6. *2006-cı ildə hər bir layihə üzrə nə qədər vəsaitin xərclənməsi gözlənilir və bunun nə qədəri bütçə vəsaitləridir?*

7. *Xahiş edirik, qeyd olunan 8 layihə üzrə keçirilmiş tenderlər haqqında məlumat verəsiniz, həmçinin podratçı və subpodratçı şirkətlərin siyahısını təqdim edəsiniz?*

8. *Xahiş edirik, hər bir layihə üzrə icra müddəti və görülmüş işlər barədə məlumat verəsiniz.*

9. *Yolların yenidənqurulması layihələri üzrə ayrılmış vəsaitlərin istifadə edilməsində şəffaflığın təmin olunması üçün, Nəqliyyat Nazirliyi hansı işlərin görülməsini planlaşdırır?*

Nəqliyyat Nazirliyindən bu İformasiya Sorğusuna hər hansı cavab verilməyib. Əldə edilmiş məlumatata görə, sorğunun cavablandırılması nazirliyin “Yolnəqliyyatservis” Departamentinə həvalə edilib. Departamento müraciətlər isə cavabsız qalıb.

Layihə üzrə alternativ məlumat toplama işi başa çatdıqdan sonra, əldə edilmiş məlumatlar təsdiqlənmək üçün 3 iyul 2006-cı il tarixdə həm Nəqliyyat Nazirliyinə, həm də nazirliyin adı

çəkilən departamentinə təqdim olunub. Eyni zamanda nazirliyə və onun departamentinə əlavə suallarla müraciət edilib. Yenə də heç bir cavab alınmayıb.

Azad İqtisadiyyata yardım İctimai Birliyi sonrakı mərhələdə yolların bərpası və yenidənqurulması layihələri ilə bağlı əlavə məlumatlar əldə edib. Əldə edilmiş məlumatların nazirliyin və onun adı çəkilən departamentinin çap olunmuş sənədlərinə əsaslandığını nəzərə alaraq, onları müfəssəl sayıb və ictimailəşdirməyə qərar verib.

İnformasiya sorğularına cavab verməməklə Nəqliyyat Nazirliyi və nazirliyin “Yolnəqliyyatservis” Departamenti “İnformasiya əldə etmək azadlığı haqqında” Azərbaycan Respublikasının 30 sentyabr 2005-ci il tarixli qanununun 10 və 24-cü maddələrinin tələblərini pozub. Qanunun 10-cu maddəsinin 10.1-ci bəndinə əsasən, “İnformasiya sahibi öz infromasiya ehtiyatlarından hər kəsin sərbəst, maneəsiz və hamı üçün bərabər şərtlərlə infromasiya əldə etmək hüququnu təmin etməyə borcludur”. Qanunun 24-cu maddəsinin 24.1-ci bəndində isə qeyd olunur ki, “İnformasiya Sorğusu ən qısa müddətdə, lakin 7 gündən gec olmayaraq cavablandırılmalıdır”. Qeyd edək ki, qanunun bu maddələri dövlət qurumlarına və onlara bərabər tutulan strukturlara şamil edilir.

6. MƏSUL HÖKUMƏT QURUMLARININ İNTERNET RESURSLARI

Layihənin icrası zamanı Maliyyə Nazirliyinin www.maliyye.gov.az və “Yolneqliyyatservis” Departamentinin www.yolneqliyyatservis.gov.az internet səhifələri müntəzəm olaraq izlənilib. Həmçinin “Yolnəqliyyatservis” Departamentinin saytı üzrə qısa təhlil aparılıb. Nəqliyyat Nazirliyinin www.mintrans.az (www.mot.gov.az) saytına isə giriş bağlı olunduğundan, onun izlənməsi mümkün olmayıb.

Layihənin icrası müddətində - 2006-ci ilin may-dekabr aylarında www.maliyye.gov.az saytında 2006-ci ildə dövlət büdcəsində yolların yenidənqurulması layihələrinə ayrılmış vəsaitlərlə bağlı hər hansı informasiya qeydə alınmyib.

“Yolnəqliyyatservis” Departamentinin saytı üzrə aparılmış təhlilin nəticələri isə belədir: www.yolneqliyyatservis.gov.az internet səhifəsi 2006-ci ilin iyul ayında açılıb və həmin vaxtdan indiyədək heç vaxt yenilənməyib. Səhifə 8 bölmədən ibarətdir. “Baş səhifə” departament haqqında məlumatdan (Bax: Əlavə 4, səh. 45), nəqliyyat naziri Ziya Məmmədovun həyat yolundan və 4 xəbər başlığından ibarətdir, xəbərlərin tarixi 31.12.1969-cu il kimi göstərilib, xəbərlər açılmışdır.

The screenshot shows the homepage of the Yolnəqliyyatservis website. The main menu includes: Baş Səhifə, HAQQINDA, QANUNVERİCİLİK, AVTONOMİLLİ YOLLARI VƏ KÖRPÜLƏR, ELANLAR/HESABATLAR, XƏRİTƏLƏR, and İLAQƏLƏR. Below the menu, there's a large image of a road. A sidebar on the left lists categories like "Yol-istismar" Department, "Qalereya", "SATI BEZƏK ATXARIS", and "POÇT". The central content area contains a detailed report in Azerbaijani about road infrastructure projects, mentioning "Yol-istismar" Department, "Z. - M-MM-DOV Azərbaycan Respublikası-nın N-əqliyyat Naziri Ziya Ərzuman olu. M-mm-dov haqqında>". To the right, there's a sidebar titled "X-ər-i-r" with sections for "Ya-av- m-ni-p-sin- vax-n yanacaqdoldurma stansivalar-kəpüllü-ş-". It includes a note about a 300m radius limit, a minimum value of 66 manat, and a note about the 107th article. Another sidebar on the far right is titled "Az-ribaycan-n t-bil s-ry-f-i-talan edilir" with similar information.

“Haqqında” bölməsi 4 hissədən ibarətdir. Burada yol adminstrasiyasının tarixi, departamentin rəhbərliyi, təşkilati strukturu və Yol-istismar idarələri barədə qısa məlumatlar eks olunub. “Qanunvericilik” bölməsində nəqliyyatla əlaqəli qanunvecilik aktları və qərarlar yerləşdirilib. “Avtomobil yolları və körpülər” bölməsinə yolların tarixi, yol şəbəkələri və yolların dərəcləri ilə bağlı məlumatlar, respublika və yerli əhəmiyyətli yolların siyahıları daxil edilib.

Internet səhifəsinin “Elanlar/Hesabatlar” bölməsi ümumiyyətlə işləmir. Bu bölməni açmağa cəhd edərkən, saytda aşağıdakı şəkildə eks olunmuş mənzərə yaranır.

The screenshot shows a broken page from the Yolnəqliyyatservis website. The URL in the address bar is "www.yolneqliyyatservis.gov.az/elanlar-hesabatlar". The page displays an error message: "Warning: main() [function.main]: failed to open stream: No such file or directory in /home/yolneqli/public_html/index.php on line 257". Below this, another warning message appears: "Warning: main() [function.include]: Failed opening 'content/elanlar.html' for inclusion (include_path='.:/usr/lib/php:/usr/local/lib/php') in /home/yolneqli/public_html/index.php on line 257".

Nəqliyyat Nazirliyinin “Yolnəqliyyatservis” Departamentinin internet səhifəsinin “Elanlar/Hesabatlar” bölməsi bu vəziyyətdədir.

Saytin “Xəritələr” bölməsini müküəmməl saymaq olar. Buradan avtomobil yollarının və istənilən bölgənin yol şəbəkəsinin xəritəsini əldə etmək olar. “Qalereya” bölməsində isə Əlet-

Milli Büdcə Grupu

Hacıqabul yolunun tikintisi və Dərnəgül 2 sayılı ixtisaslaşdırılmış müəssisənin açılışının fotosəkilləri eks olunub. Saytda axtarış sistemi mövcuddur.

İnternet səhifəsində hazırda reallaşmaqdə olan və planlaşdırılan yol layihələri, tender məlumatları, layihələrin icraçıları, habelə layihələrə sərf olunan vəsaitlərlə bağlı hər hansı məlumat yoxdur.

7. LAYİHƏLƏRİN İCRASININ MÜŞAHİDƏSİ

Layihənin icrası dövründə iki dəfə - 2006-cı ilin iyul və oktyabr aylarında Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun yenidənqurulması layihəsi çərçivəsində görülən işlərin müşahidəsi aparılıb. Qeyd edək ki, tikinti işləri yolun Siyəzən-Dəvəçi rayonlarından keçən hissəsinə əhatə edir.

7.1. Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun 111-134-cü km-lərində aparılmış birinci müşahidənin nəticələri

6-8 iyul 2006-cı il tarixdə Azad İqtisadiyyata Yardım İctimai Birliyinin “Avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitorinqi” layihəsi üzrə Monitorinq Qrupu Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunda aparılan tikinti işlərinə ilkin baxış keçirib.

Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun uzunluğu 208 km-dir. Yeni yolun I dərəcəli olmaqla 4 zolaqlı tikilməsi nəzərdə tutulur. Layihə üzrə işlər 2006-cı ilin martından başlayıb. Tikinti və yenidənqurma işlərinin 2008-ci ilin sonlarında başa çatması planlaşdırılır. Layihənin dəyəri 311, mln. dollar həcmində qiymətləndirilir və vəsait üç mənbədən cəlb ediləcək. Bu yolun 61 km-lik hissəsinin tikintisi üçün Avropa Yenidənqurma və İnkışaf Bankı 100 mln. dollar kredit ayırıb. Bu vəsait hesabına Bakı-Quba yolunun 28-ci km-dən 89-cu km-dək olan hissə tikiləcək. Kredit 15 illiyə, ilk 3 ili güzəştli olmaqla illik LIBOR+3 %-la verilib.



Yolun 6-45-ci km və 89-cu km-dən Rusiya sərhəddinədək olan hissəsinin xərclərini Çexiya İxraç Bankı maliyyələşdirəcək. Çexiya İxrac Bankı layihənin icrasına 180 mln. dollar

kredit ayırması razılaşdırılıb. Azərbaycan hökumətinin də layihəyə 31,8 mln. dollar vəsait ayırması nəzərdə tutulur.

Layihənin icrası üçün 2006-cı il üzrə dövlət büdcəsindən 5 mln. yeni manat, kreditlər üzrə 73,1 mln. dollar vəsait ayrılib.

Hazırda Bakı-Quba yolunun 111-118-ci km-lərində torpaq işləri görülür. Bu işləri "Azərinşaatervis" şirkəti idarə edir. Şirkətin ilkin mərhələdə 111-134 km-lərdə torpaq işlərini tamamlaması nəzərdə tutulub. Eyni zamanda Dəvəçi-Siyəzən yolunun üstündə 3 körpü və bir neçə su ötürücünün qurulması planlaşdırılıb. Müşahidə aparılan dövründə torpaq işləri ilə yanaşı suötürüçülərin də qurulmasına hazırlıq gedirdi. Tikinti işlərində "ZS Brno" şirkətinə məxsus bir neçə texnika və bir neçə TATRA markalı özüboşaldan maşından istifadə edilirdi.

Torpaq işlərinin 2006-cı ilin ilin mart ayında başlasa da, işlər yolun cəmi 8 km-lik hissəsini əhatə edirdi. Torpaq işlərinin tamamlandığı hissə isə 1 km-dən artıq deyildi. Belə görünür ki, ərazidə istifadə edilən texnikanın və işçi qüvvəsinin azlığı bundan artıq iş görülməsinə imkan verməyib. Bu səbəbdən işlər, eyni zamanda cəmi 2 ərazidə aparılırdı. Ərazidəki texnika əsasən köhnə suötürüçülərinin yerinin qazılması işləri ilə məşğuldur. Yolun yatağının bərkidilməsi üçün cəmi bir suvuran maşından istifadə edilir. Monitoring qrupu tikintinin getdiyi ərazilərdə fotoçəkiliş aparıb.

8 iyul 2006-cı il tarixə Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun başqa ərazisində tikinti işləri qeydə alınmayıb.

7.2. Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun 111-134-cü km-lərində aparılmış ikinci müşahidənin nəticələri

Monitoring Qrupu 2006-cı ilin oktyabr ayının 8-9-da və 13-14-də Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunda görülən işlərin ikinci dəfə müşahidəsini aparıb. Müşahidə niticəsində məlum olub ki, Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun tikintisi üzrə işlər əvvəlki kimi yalnız Siyəzən-Dəvəçi rayonlarının ərazisini əhatə edir və burada torpaq işləri davam edib. Əgər 2006-cı ilin iyul ayında torpaq işləri Bakı-Quba yolunun 111-118-ci km-lərini əhatə edibsə, oktyabrdə bu işlər həmin yolun 125-ci km-dək uzanıb. Rəsmi məlumatlara əsasən, bu ərazidə torpaq işləri bu 2006-cı ilin mart ayından başlayıb. Bununla belə, ikinci müşahidə dövründə yolun yanız 111-118-ci km-də torpaq işləri əsasən tamamlanmışdı və bu ərazidə yolun yatağının hazırlanması, qrunut və dağ sularını yolun bir tərəfindən o biri tərəfinə ötürücək su ötürüçülərinin tikintisi işləri gedirdi.

Əvvəlki müşahidə zamanı olduğu kimi ərazidə çalışan işçi qüvvəsinin və texnikanın sayının az olduğu diqqəti cəlb edib. Məsələn, 08.10.2006-cı il tarixdə, saat 11.40 radələrində aparılmış müşahidələr zamanı yolun yatağının hazırlandığı 111-112-ci km-lərdə cəmi 2 ədəd texnikanın (1 ədəd katok və 1 ədəd qreyder) və 7 nəfər işçinin işlədiyi müşahidə olunub. Eləcə də Monitoring Qrupu torpaq işlərinin görüldüyü 119-120-ci km-lərdə cəmi 3 texnikanın (2 ədəd bulduzer və 1 ədəd katok) çalışığının şahidi olub. Ümumiyyətlə Monitoring Qrupunun hesablamalına görə, tikintinin aparıldığı 111-125-ci km-lərdə iş prosesində və düşərgələrdə cəmi 15 texnika (2 ədəd ekskavator, 6 ədəd buldozer, 2 ədəd qreyder və 5 ədəd katok) olub. Məhz texnikanın və işçi qüvvəsinin azlığı da layihə üzrə işlərin ləng və pərakəndə getməsinə səbəb olmaqdır.

Monitoring Qrupununən ilginc müşahidələri isə yolun Dəvəçi rayon mərkəzi hissəsinə təsadüf edir (13.10.2006-cı il tarixli müşahidə). Belə ki, əvvəllər yeni tikilən yolun Dəvəçi rayon mərkəzindən keçməsi planlaşdırılsa da, hazırda tikinti işləri Dəvəçinin sol tərəfindəki dağlıq ərazidə gedir. Bu ərazi isə rayon mərkəzindən təxminən yüz metr hündürlükdədir. Bununla belə bu ərazidə tikinti üçün xeyli çətinliklər mövcuddur. Belə ki, indi yolun çəkildiyi ərazidə 2-3 km-lik dərə var və buradan keçən çayın ətrafında yaşayış evləri tikilib. İlkin məlumatlara görə, bu ərazidə körpünün salınması və yaşayış evlərinin sökülməsi və torpaqların alınması nəzərdə

Milli Büdcə Grupu

tutulur. Dərənin o biri tərəfində artıq körpü üçün dirəklər qurulub. Bununla belə bu layihə “avanturaya” oxşayır. Çünkü, söhbət sadəcə bir çay üzərindən tikiləcək körpüdən deyil, təxminən yüz metr hündürlükdə olan dağların 2-3 kilometrlik körpü ilə birləşdirilməsindən gedir.

Tikinti işlərini həyata keçirən mühəndislərdən birinin dediyinə görə, yolun Dəvəçidən yan keçməklə tikilməsində məqsəd maliyyə vəsaitlərinə qənaət etməkdir. Çünkü əks halda Dəvəçinin mərkəzi yolunun kənarındakı ev və ticarət obyektlərinin sahiblərinə təzminat ödəmək və həmin əraziləri almaq lazımlı gələcəkdi.



Bununla belə, hansı məbləğin qənaətindən söhbət getdiyini mühəndis bilmir. Monitoring Qrupunun tərkibində ərazidə olmuş müstəqil yol mühəndisinin fikrincə isə yeni yolu dağlıq ərazidən çəkilməsi layihənin xeyli bahalaşmasına səbəb olacaq. Maraqlıdır ki, layihənin icra

edən qurumlar yeni yolun tikintisi üçün Dəvəçinin sağ tərəfindəki düzənliyi deyil, sol tərəfindəki dağlıq ərazini seçiblər ki, bu da məqsədin heç də qənaət olmadığını göstərir.

Monitorinq Qrupunun aşkarladığı məsələlərdən biri də ərazidə tikinti işləri aparan şirkətlə bağlıdır. Belə ki, Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun 111-134-cü km-lərindəki tikinti işlərinin podratçısı Çexiyanın “OHL ZS Brno” şirkəti olsa da, texniki nəzarəti isə həmin ölkənin “SGS” şirkəti həyata keçirən də tikinti ərazisində çexlərdən əsər-əlamət yoxdur. Əldə olunan məlumatlara görə, yalnız tikinti ərazisində istifadə olunan texnika Çexiya Respublikasından gətirilib. Onu da qeyd edək ki, tikinti işləri üzrə subpodratçı “Azərinşaatservis” adlanan yerli şirkətdir, bununla belə tikinti işlərinin Siyəzənin Yol-İstismar İdarəsi həyata keçirir. Elə tikinti işlərinin gedişində də yerli “yol çəkənlərin” dəsti-xətti görünməkdədir. Məsələn, Hacıqabul-Kurdəmir yolunun tikintisindən (*Podratçı İtaliyanın “Todini SPA” şirkətidir*) fərqli olaraq, şimal yolunda işlər, yumşaq desək, səliqəsiz gedir. Məsələn, yolun yatağının elə ilk baxışdan düz olmadığı görünür, torpaq işləri tamamlanmış ərazilərdə çuxurlar, azbes boru və dəmir beton konstruksiyaların qırıqları qalmaqdadır. Bir çox hallarda tikinti işləri hazırda istifadə olunan yola çıxsa da heç bir nişan qoyulmayıb və s.

Görülülmüş işlərin həcminə gəldikdə isə, “Yolnəqliyyatervis” MMC-nin bu ilin avqust ayına olan məlumatında, həmin dövrədək 12,2 mln. dolların xərcləndiyi bildirilirdi. Qeyd edək ki, bu ilin mart-iyul ayında yalnız 8 km-lik ərazidə torpaq işləri gedirdi və bunun müqabilində 12,2 mln. dolların məhz layihə üzrə işlərə sərf olunduğu inandırıcı görünmür.

8. İCTİMAİ MÜZAKİRƏ

2 noyabr 2006-cı ildə Azad İqtisadiyyata yardım İctimai Birliyi “Avtomobil yolu layihələrinə ayrılmış vəsaitlərin istifadəsində şəffaflıq problemləri” mövzusunda dəyirmi masa keçirib. Dəyirmi masada QHT nümayəndələri, beynəlxalq maliyyə qurumlarının təmsilçiləri, millət vəkilləri və KİV-lərin iqtisadi ekspertləri iştirak ediblər. Dəvət olunsalar da, maliyyə, iqtisadi inkişaf və nəqliyyat nazirliklərinin, “Yolnəqliyyat servis” Departamentinin nümayəndələri ictimai müzakirəyə qatılmayıblar. Tədbirdə məruzə ilə çıxış edən İctimai Birliyin rəhbəri Zöhrab İsmayılov MBQ-nin təşkilatı, ACİ-YF-in maliyyə dəsətəyi ilə həyata keçirilən “Dövlət büdcəsində avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitorinqi” layihəsi barədə məlumat verib, görülən işlər və monitorinqin aparıldığı sahənin problemləri barədə təqdimatla çıxış edib (Bax: Əlavə 2, səh. 39).



Dəyirmi masada çıkış edən Neftçilərin Hüquqlarının Müdafiə Təşkilatının sədri Mirvari Qəhrəmanlı yolların tikintisi layihələrində beynəlxalq maliyyə qurumlarının donor kimi iştirak etdiyinə toxunub: “Əsas məsələ odur ki, beynəlxalq maliyyə qurumları yolların tikintisinə və bərpasına ayırdıqları vəsaitlərin şəffaf xərclənib-xərclənməməsilə maraqlanırlarmı? Bu qurumlar yol layihələrinə xeyli vəsait qoyublar, vəsaitlərin şəffaf xərclənməsi üçün hansı addımları atırlar?”

Z.Ismayılov: “Biz bu sahədə beynəlxalq maliyyə qurumları ilə əməkdaşlıq etməyə çalışırıq. Mətiqlə, onlar bu vəsaitlərin şəffaf və səmərəli xərclənməsində maraqlı olmalıdır. Bu gündü müzakirələrdə Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankının təmcilcisi iştirak edir. Yəqin o çıkışında bu məsələyə də toxunacaq”.

Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankının Bakı ofisinin rəhbəri Raymond Konvey çıxışında bu müzakirələrdə iştirakından məmənunluq duyduğunu bildirib. O deyib: “AYIB ayrılan

vəsaitlərin düzgün xərclənməsində çox həssasdır. Hökumət bilməlidir ki, layihələrin reallaşdırılmasında bizim bank çox ciddidir. Hacıqabul-Kürdəmir yolunun tikintisilə bağlı AYİB-in Direktorlar Şurasının bir sıra üzvləri də ərazidə olublar. Onlar maraqlanırdılar ki, işlər düzgün mü gedir. Bizim mütəxəssislərimiz var ki, onlar bütün işlərə nəzarət edirlər. Mən inamla deyə bilərəm ki, Avropa Yenidənqurma və İnkışaf Bankı bu kimi məsələlərə çox ciddi yanaşır. Ona görə də, bəzən hökumətə layihəni başlamaq asan başa gəlmir. Biz çox şadıq ki, siz monitorinq aparənləri da monitorinq edirsiniz”.

Tədbirdə Tacirlər və İstehsalçılar Birliyinin sədri Sevgim Rəhmanov AYİB-in təmsilçisinə “AYİB monitorinq aparırsa, bunu ictimaiyyətə niyə açıqlamır” sualı ilə müraciət edib. R.Konvey bu suala cavab olaraq bildirib: “Biz hökumətlə münasibətlərimizə xələl gəlməsin deyə nəticələri açıqlamırıq. Monitoirinq müştərilərlə işin bir hissəsidir və lazımlı gələndə müəyyən məlumatları ictimaiyyətə açıqlayırıq”.

Iqtisadi Tədqiqatlar Mərkəzinin sədri Qubad İbadoğlu çıxışında deyib ki, nəqliyyatla bağlı layihələrdə adı “Z” hərfi ilə başlayan bir neçə şirkət var: “Bu təsadüfdür, yoxsa bunun nəqliyat nazirinin adının baş hərfi ilə hər hansı bağlılığı var? İkinci bir məsələ, Siz araşdırımızı, "Yolnəqliyyatervis" niyə MMC kimi fəaliyyət göstərir?”

Z.Ismayılov: “Avtovağzalı inşa edən “ZQAN Holdingqi” deyə bilmərəm, ancaq “ZS Brno” mənşəyi bəlli olan şirkətidir. Çexiya şirkətinin internet səhifəsində fəaliyyəti ilə bağlı geniş məlumat var. Belə görünür, Bakı-Quba-Rusiya yolunun tikintisinin əsas donorlarında biri olan Çexiya İxrac Bankının şərti ilə bu şirkət podrat işlərinə sahib olub. Bir çox xarici banklar kredit ayıräkən öz ölkəsinin layihədə iştirakını təmin edir. "Yolnəqliyyatervis" isə departament adlansa da əslində nazir Ziya Məmmədovun əmri ilə yaradılmış müəssisədir və Ədliyyə Nazirliyində MMC kimi dövlət qeydiyyatına alınıb. Bunun hüquqi tərəfi mübahisəlidir, nazirlik hər hansı qurum yarada bilər, ancaq keçmiş Yol-istismar idarələrinin bu MMC-nin tabeçiliyinə verilməsi nazirin səlahiyyətinə aid məsələ deyil”.

Müzakirələrdə iştirak edən millət vəkili Nəsib Nəsibli yol tikintisi və körpülərin salınmasına yönəldilən vəsaitlərin xərclənməsində yaranan problemlərlə bağlı Milli Məclisdə məsələ qaldırılacağını deyib. Bu sahədə xeyli aydınlaşdırılmalı məsələnin olduğunu deyən millət vəkili, dövlət qurumlarından müəyyən suallara cavab alınması üçün imkanlarından istifadə edəcəyini bildirib.

İctimai müzakirələrdə irəli sürülən təkliflər qeydə alınıb və layihənin gedişində istifadə olunub.

9. YEKUN NƏTİCƏLƏR VƏ TƏKLİFLƏR

“Avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitorinqi” layihəsi çərçivəsində aparılmış təhlil və monitorinqin yekunu olaraq aşağıdakı **nəticələr** ortaya çıxıb:

1. Nazirlər Kabinetinin qərarı ilə 2006-cı ilin dövlət bütçəsi xərclərinin “Sənaye və tikinti” bölməsi üzrə avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin həcmi təsdiqlənərkən, həmin layihələrin icra vəziyyəti, bu layihələr üzrə 2006-ci ildə işlərin başlayıb-başlamayacağı nəzərə alınmayıb.
2. 2006-cı ilin dövlət bütçəsi xərclərinin “Sənaye və tikinti” bölməsi üzrə avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin həcmi təsdiqlənərkən, həmin layihələrin icra vəziyyəti, bu layihələr üzrə 2006-ci ildə işlərin başlayıb-başlamayacağı nəzərə alınmayıb.
3. 2006-ci ilin dövlət bütçəsi xərclərinin “Sənaye və tikinti” bölməsi üzrə avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin çox hissəsi təyinatı üzrə xərclənməyib.
4. Maliyyə Nazirliyi 2006-ci ildə dövlət bütçəsindən avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitorinqi təşəbbüsünü dəstəkləsə də, vəsaitlərin açıqlanmasına maraq göstərməyib.
5. Nəqliyyat Nazirliyi 2006-ci ildə başlanması real olmayan avtomobil yollarının yenidənqurulması layihələrinin bütçə planına daxil edilməsinə nail olub.
6. Nəqliyyat Nazirliyi və onun “Yolnəqliyyatservis” Departamenti avtomobil yollarının yenidənqurulması layihələrinin qiymətlərini müntəzəm olaraq şirişdir və yaranmış fərqli dövlət bütçəsindən ödənməsini hökumətlə razılışdırmağa müvəffəq olurlar.
7. Nəqliyyat Nazirliyi və onun “Yolnəqliyyatservis” Departamenti avtomobil yollarının yenidənqurulması layihələrinin qiymətinin şirişdilməsi üçün layihələrə yeni elementlər daxil edir, beləliklə də layihələrin həyata keçirilməsi uzanır.
8. Bakı-Quba-Rusiya avtomobil yolunun tikintisi üzrə görülmüş işlər sərf olunmuş vəsaitlərə adekvat deyil.
9. Bakı-Quba-Rusiya avtomobil yolunun tikintisi üzrə podratçı Çexiyanın “ZS Brno” şirkəti, subpodratçı yerli “Azərinşaatservis” MMC olsa da, işləri Siyəzən Rayon Yol-İstismar İdarəsi həyata keçirir.
10. Bakı-Quba-Rusiya avtomobil yolunun tikintisi layihəsinə sonradan əlavə edilmiş Dəvəçi dairəvi yolunun tikintisi layihəsi çəgərət şərait nəzərə alınmadan həyata keçirilir. Dairəvi yolun dağlıq ərazidən çəkilməsi xərclərin artmasına, layihənin icrasının çətinləşməsinə və geoloji fəsadlara səbəb ola bilər.
11. Nəqliyyat Nazirliyi və onun “Yolnəqliyyatservis” Departamenti KİV-ə və QHT-lərə qapalı qurumlardır və məlumatlara çıxış hüquqlarını məhtudlaşdırırlar.
12. Nəqliyyat Nazirliyi və onun “Yolnəqliyyatservis” Departamenti “İnformasiya əldə etmək haqqında” Qanunun tələblərini pozurlar.
13. “Yolnəqliyyatservis” Departamentinin internet səhifəsi mövcud olsa da, burada avtomobil yollarının yenidənqurulmasından layihələri ilə bağlı hər hansı məlumat yoxdur.
14. Nəqliyyat Nazirliyinin internet səhifəsinə çıxış bağlıdır.

Qeyd olunmuş problemlərin həlli üzrə Azad İqtisadiyyat Yardım İctimai Birliyi aşağıdakı **təklifləri** irəli sürür:

1. Nazirlər Kabinetinin dövlət bütçəsində “Dövlət əsaslı vəsait qoyuluşu” üzrə nəzərdə tutulan vəsaitin sıfarişçilər və obyektlər üzrə apardığı bölgünün dövlət bütçəsi zərfinə daxil edilməsinə və Milli Məclisin müzakirəsindən keçməsinə ehtiyac var.
2. Nazirlər Kabineti tərəfindən dövlət bütçəsində “Dövlət əsaslı vəsait qoyuluşu” üzrə nəzərdə tutulan vəsait sıfarişçilər və obyektlər üzrə bölünərkən layihələrin icra vəziyyəti nəzərə

Milli Büdcə Grupu

alınmalı, İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin hazırladığı “2007-2010-cu illər üçün Dövlət İnvestisiya Proqramı layihəsinin hazırlanmasına dair izahat”da göstərilən tələblər yerinə yetirilməlidir.

3.Nəqliyyat Nazirliyinin həyata keçirdiyi layihələr üzrə illik hesabat hazırlanması və ictimaiyyətə təqdim etməsinə ehtiyac var.

4.Beynəlxalq maliyyə qurumlarının, xüsusən də avtomobil yollarının yenidənqurulması layihələrinin donorları olan Dünya Bankı, Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı və Asiya İnkişaf Bankının dövlət investisiya layihələrinə ayrılmış vəsaitlərin istifadəsi üzrə şəffaflığın təmin edilməsinə təsir göstərməsi vacibdir.

5.”Yolnəqliyyatservis” Departamentinin statusu və Yol-İstismar idarələrinin bu qurumun tabeliyinə verilməsinin hüquqi aspektləri araşdırılmalıdır.

6.Hesablama Palatasının dövlət büdcəsi “Sənaye və tikinti xərcləri” bölməsindən investisiya xərclərinə yönəldilən vəsaitlərin istifadəsi üzrə yoxlamalarının davam etdirilməsi və genişləndirilməsinə ehtiyac var.

7.Dövlət büdcəsindən “Sənaye və tikinti xərcləri” bölməsi üzrə ayrılmış vəsaitlərin istifadəsində şəffaflığın artırılmasına dəstək üçün Milli Məclis, hökumət, beynəlxalq maliyyə qurumları və KİV-də vəkillik kampaniyasının aparılmasına ehtiyac var.

10. ƏLAVƏVƏR

Əlavə 1. Avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitorinqi üzrə Metodologiya

Bu Monitorinq metodologiyası Azad İqtisadiyyata Yardım İctimai Birliyinin, Milli Büdcə Qrupunun (www.nbg.az) təşkilatı, Açıq Cəmiyyət İstututu – Yardım Fonduun maliyyə dəstəyi ilə həyata keçirdiyi “Dövlət büdcəsindən avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitorinqi” layihəsi çərçivəsində hazırlanıb və layihə üzrə aparılacaq monitorinqin yollarını və üsullarını özündə əks etdirir.

Monitorinq Metodologiyası “Dövlət büdcəsindən avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitorinqi” layihəsi üzrə görüləcək işləri nəzərə almaqla hazırlanıb. Sənəd hazırlanarkən “Revenue Watch” İstututu, Mərkəzi Avropa Universitetinin Siyasi Araşdırmlar Mərkəzi və Beynəlxalq Büdcə Layihəsinin birgə nəşr etdirdiyi “Büdcələrin və neft-qaz sənayesi gəlirlərinin monitorinqi üzrə” rəhbərlikdən, eləcə də layihə iştirakçılarının monitorinq üzrə bilik və təcrübələrindən istifadə olunub.

Monitorinqin yolları

1. Yolların yenidənqurulması və tikilməsi layihələri üzrə məlumatların toplanması.

- 2006-cı il dövlət büdcəsi hesabına maliyyələşdirilən “Dövlət İnvestisiya Programı” üzrə vəsait ayrılmış Yol Layihələri haqqında məlumatların əldə edilməsi üçün Maliyyə və Nəqliyyat nazirliklərinə, “Yolnəqliyyatervi” MMC-yə İformasiya Sorğunun göndərilməsi. İformasiya Sorğusunda aşağıdakı göstəricilər üzrə məlumatların təqdim edilməsi xahiş edilir:
 - a) *Layihənin dəyəri;*
 - b) *Layihə dəyərində büdcə vəsaitinin həcmi;*
 - c) *Digər mənbələr (xarici kreditlər, qrantlar və s. vəsaitlər);*
 - d) *Layihə üzrə cari ildə büdcədən ayrılmış vəsaitin həcmi;*
 - e) *Digər mənbələrdən cari il üzrə ayırmalar;*
 - f) *Tender haqqında məlumatlar;*
 - g) *İcraçı şirkətlər haqqında məlumatlar;*
 - h) *Layihə üzrə işlərin hansı mərhələdə olduğu barədə məlumatlar.*
- Hökumət qurumlarının İformasiya Sorğusuna cavab verməməsi və ya dolğun cavab verməməsi ehtimalını nəzərə alaraq alternativ məlumat toplama işinin görülməsi;
 - a) *Layihədə jurnalisticin iştirakına imkan yaratmaq;*
 - b) *Jurnalist sorğularından istifadə edərək məlumatların toplanması;*
 - c) *Mətbuatda və informasiya agentliklərində yol layihələri barədə gedən məlumatların toplanması;*
 - d) *Dövlət qəzetlərində getmiş tender məlumatların toplanması;*
- “Məlumatların qeydiyyat formasının”(Əlavə 1.1) doldurulması;
- Məlumatların sistemləşdirilməsi və təhlili:
 - a) *Məlumatlar sistemləşdirilərkən büdcə vəsaitlərinin layihə dəyərindəki payı hesablanır və yol layihələrinə ayrılan büdcə vəsaitləri ümumiləşdirilir;*
 - b) *Layihə üzrə yoluñ uzunluğu ilə layihə dəyərinin nisbəti hesablanır və bunadək reallaşmış layihələrlə (Məsələn, Ələt-Hacıqabul layihəsi) müqayisələr aparılır;*
- 2. Avtomobil yollarının yenidənqurulması və tikilməsi layihələrinə məsul olan dövlət qurumlarının ictimaiyyəti məlumatlandırmasının monitorinqi.
- Bu mərhələ həmin qurumların internet resurlarının izlənməsi, yol layihələri barədə məlumatların təhlili və qiymətləndirilməsini əhatə edir;

- Internet resurları müntəzəm izlənir, yol layihələri və onların həyata keçirilməsi üçün ayrılmış büdcə vəsaitlərinin istifadəsi barədə məlumatlar toplanır;
 - Toplanmış məlumatların təhlili zamanı aşağıdakı məsələlər aydınlaşdırılır:
 - a) *Məlumatların sayı və sistemliliyi;*
 - b) *Məlumatların ümumi, yoxsa konkret xarakter daşımı;*
 - c) *Yol layihələri üzrə işlərin gedişinin məlumatlarda necə əks olunması;*
- 3. Tikilən və ya yenidənqurulan avtomobil yollarının vizual monitorinqi.**
- Tikinti və ya yenidənqurma prosesinin dövrü olaraq izlənməsi, dinamikanın qeydə alınması və “Müşahidələrin qeydiyyat formasının” (Əlavə 1.2) doldurulması;
 - Tikinti və ya yenidənqurma işlərinin layihəyə uyğunluğunun yoxlanması;
 - Kəmiyyət və keyfiyyət göstəricilərinin layihəyə uyğunluğunun yoxlanması:
 - a) *Torpaq işlərinin gedişinin təsvir edilməsi;*
 - b) *Yol yatağının vəziyyətinin və yol geyiminin tikintisinin təsvir edilməsi;*
 - c) *Körpülərin və başqa su ötürüçülərinin təsvir edilməsi;*
 - d) *Asfaltlanmış yol kəsiyinin (asfalt qatının sayı, asfalt-betonun vəziyyəti və s.) təsvir edilməsi;*
 - “Hazır yol kəsiyinin bəzi göstəriciləri üzrə qeydiyyat formasının” (Əlavə 1.3) doldurulması;
 - Haizir yol kəsiyinin dərəcəsinin müəyyən edilməsi və layihədəki göstəricilərlə müqayisə edilməsi:

Vizual monitorinqin üsulları

Tikilən və ya yenidənqurulan yolların vizual monitorinq zamanı aşağıdakı üsullardan istifadə edilir:

1. *Müşahidə;*
2. *Müsahibə;*
3. *Fotoçəkiliş;*
4. *Ölçmə.*

Əlavə 1.1. Avtomobil yollarının yenidənqurulması layihələri üzrə Məlumatların Qeydiyyat Forması

Layihənin adı _____

Nº	Göstəricilər	Məlumatlar	Əlavə qeyd
1	Layihənin dəyəri		
2	Büdcə vəsaiti		
3	Digər mənbələr*		
4	Büdcə vəsaiti (2006)		
5	Digər mənbələr (2006)*		
6	Tender haqqında məlumat		
7	İcraçı(lar)		
8	İşlər hansı mərhələdir		

Əlavə 1.2. Yol layihələrinin monitorinqi üzrə müşahidələrin Qeydiyyat Forması

Layihənin adı_____

Müşahidənin aparıldığı yer_____

Tarix_____ MQÜ-nün a.s._____

Nö	Ərazi	Müşahidələr	Əlavə qeyd

Xüsusi qeydlər_____

Əlavə 1.3. Hazır yol kəsiyinin göstəriciləri üzrə Qeydiyyat Forması

Layihənin adı_____

Yolun layihə üzrə dərəcəsi_____ Zolaqların sayı_____

Müşahidənin aparıldığı yer_____

Ərazi_____ MQÜ-nün a.s._____

Göstəricilər	Məlumatlat	Əlavə qeyd
Yol zolaqlarının sayı, ədəd		
Yol zolaqlarının eni, metr		
Ayırıcı zolağın (əgər varsa) eni, metr		
Yolun çiyninin eni, metr		
Yol dabanının hündürlüyü (təxminən), metr		
Yol yamacı mailinin eni (təxminən), metr		

Xüsusi qeydlər_____

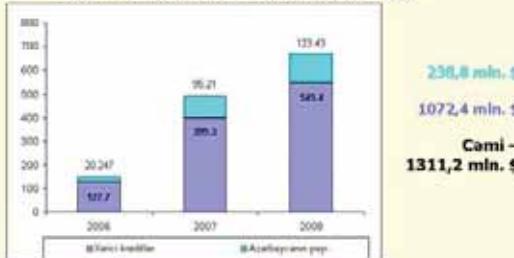
Əlavə 2. "Avtomobil yolu layihələrinə ayrılmış vəsaitlərin istifadəsində şəffaflıq problemləri" mövzusundakı dəyirmi masada layihənin rəhbəri Zöhrab İsmayılovun təqdimatı

Dəyirmi masa 2 noyabr 2006-cı il tarixdə Bakı şəhərində, Beynəlxalq Mətbuat Mərkəzində keçirilib. Dəyirmi masada QHT nümayəndələri, beynəlxalq maliyyə qurumlarının nümayəndələri, millət vəkilləri və KİV-lərin iqtisadi ekspertləri iştirak edib.

  <p>Azad İqtisadiyyata Yardım İctimai Birliyi Zöhrab İsmayılov – layihənin rəhbəri Bakı – 02 noyabr 2006-ci il</p> <p>Avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitorinqi</p>	<p>Layihə barədə məlumat</p> <table><tr><td>Adı:</td><td>Avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitorinqi</td></tr><tr><td>İcraçı:</td><td>Azad İqtisadiyyata Yardım İB</td></tr><tr><td>Donor:</td><td>Açıq Cəmiyyət İnstitutu</td></tr><tr><td>Büdcəsi:</td><td>\$17 000</td></tr><tr><td>Müddəti:</td><td>8 ay</td></tr><tr><td>Təşkilati dəstək:</td><td>Milli Büdcə Qrupu</td></tr></table>	Adı:	Avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitorinqi	İcraçı:	Azad İqtisadiyyata Yardım İB	Donor:	Açıq Cəmiyyət İnstitutu	Büdcəsi:	\$17 000	Müddəti:	8 ay	Təşkilati dəstək:	Milli Büdcə Qrupu																												
Adı:	Avtomobil yollarının yenidənqurulmasına ayrılmış vəsaitlərin monitorinqi																																								
İcraçı:	Azad İqtisadiyyata Yardım İB																																								
Donor:	Açıq Cəmiyyət İnstitutu																																								
Büdcəsi:	\$17 000																																								
Müddəti:	8 ay																																								
Təşkilati dəstək:	Milli Büdcə Qrupu																																								
<p>Layihənin məqsədi</p> <ul style="list-style-type: none">İnvestisiya layihələrinə ayrılmış büdcə vəsaitlərinin və xarici kreditlərin xərclənməsində şəffaliğin təmin edilməsinə yardım göstərməkBüdcə vəsaitlərinin nə dərəcədə səmərəli xərcləndiyi barədə ictimaiyyəti məlumatlandırmaq	<p>Metodologiya</p> <ul style="list-style-type: none">Monitoring xüsusi metodologiya əsasında həyata keçirilibMetodologiya "Revenue Watch" İnstitutu, Mərkəzi Avropa Universitetinin Siyasi Araşdırımlar Mərkəzi və Beynəlxalq Büdcə Proqramının birgə naşr etdiyi "Büdcələrin və neft-qaz sənayesi gəlirlərinin monitorinqi üzrə" rəhbərlik, eləcə də layihə iştirakçılarının monitoring üzrə bilik və təcrübələri əsasında hazırlanıb																																								
<p>Həzırlıq mərhələsi</p> <ul style="list-style-type: none">Monitoringin metodologiyası hazırlanıbLayihəyə profesional yol mühəndisi cəlb edilibMonotoring Qrupu yaradılıbQrup üzvlərinə və könüllülərə Monitoringin Metodologiyası və Yol Tikintisinin Əsasları mövzuları üzrə trening keçilibKönüllülərin gələcək layihələrdə iştirakı nəzərdə tutulur	<p>1998-2006-ci illərdə avtomobil yollarının yenidənqurulmasına xərclənmiş vəsaitlər</p>  <table border="1"><caption>1998-2006-ci illərdə yol sektorunda istitadə edilmiş xarici kredit və büdcə vəsaitləri (min. US\$)</caption><thead><tr><th>Yıl</th><th>Xarici kreditlər</th><th>Avtobuslu vəzifə</th><th>Total</th></tr></thead><tbody><tr><td>1998</td><td>0.03</td><td>0.01</td><td>0.03</td></tr><tr><td>1999</td><td>0.15</td><td>0.01</td><td>0.16</td></tr><tr><td>2000</td><td>1.41</td><td>0.01</td><td>1.41</td></tr><tr><td>2001</td><td>5.51</td><td>0.01</td><td>5.51</td></tr><tr><td>2002</td><td>1.26</td><td>1.67</td><td>2.93</td></tr><tr><td>2003</td><td>1.37</td><td>1.10</td><td>2.47</td></tr><tr><td>2004</td><td>1.16</td><td>1.59</td><td>2.75</td></tr><tr><td>2005</td><td>2.12</td><td>2.27</td><td>4.39</td></tr><tr><td>2006*</td><td>3.14</td><td>1.53</td><td>4.67</td></tr></tbody></table> <p>* 2006-ci ilin göstəriciləri yanvar-diyember aylarıdır</p> <p>12,63 min. \$ 78,04 min. \$ Cəmi – 90,67 min. \$</p>	Yıl	Xarici kreditlər	Avtobuslu vəzifə	Total	1998	0.03	0.01	0.03	1999	0.15	0.01	0.16	2000	1.41	0.01	1.41	2001	5.51	0.01	5.51	2002	1.26	1.67	2.93	2003	1.37	1.10	2.47	2004	1.16	1.59	2.75	2005	2.12	2.27	4.39	2006*	3.14	1.53	4.67
Yıl	Xarici kreditlər	Avtobuslu vəzifə	Total																																						
1998	0.03	0.01	0.03																																						
1999	0.15	0.01	0.16																																						
2000	1.41	0.01	1.41																																						
2001	5.51	0.01	5.51																																						
2002	1.26	1.67	2.93																																						
2003	1.37	1.10	2.47																																						
2004	1.16	1.59	2.75																																						
2005	2.12	2.27	4.39																																						
2006*	3.14	1.53	4.67																																						

2006-2008-ci illərdə avtomobil yollarının yenidənqurulmasına xərclənəcək vəsaitlər

2006-2008-ci illərdə yol sektorunda istifadə ediləcək xarici kredit ve büdcə vəsaitləri üzrə proqnoz (mln. US\$)



(1) Mövcud Kürdəmir-Ucar yolunun bərpası layihəsi

Göstəricilər	Məlumatlar
Yolun uzunluğu	46,2 km
Layihənin ilkən qiyməti	18,29 mln. \$
Maliyyə mənbəyi	
<i>Küveyt Fondu</i>	14,32 mln. \$ (4 illi güzəştli olmaqla, 20 il müddətinə 2,5 %-la)
<i>Azərbaycan nəkəməti</i>	3,97 mln. \$
Texniki iqtisadi əsaslandırma	2000 İN ENG Co (Küveyt)
İşçi layihə	Yoxdur
Texniki dərəcəsi	II (2 dərəcəli)
Tikinti müddəti	İyul 2007 - Avqust 2008

(1) Mövcud Kürdəmir-Ucar yolunun bərpası layihəsi – Monitoring məlumatları

Nö	Göstəricilər	Məlumatlar
1	Büdcə vəsaiti (2006)	740 min AZN
2	Digər mənbələr (2006)	0,7 mln. \$
3	Tender haqqında məlumat	Keçirilməyib
4	İcraçı(lar)	Müəyyənləşməyib
5	İşlər hansı mərhələdədir	Tikinti işlərinə başlanmayıb

(2) Mövcud Ucar-Yevlax yolunun bərpası layihəsi

Göstəricilər	Məlumatlar
Yolun uzunluğu	53,2 km
Layihənin ilkən qiyməti	51,62 mln. \$
Maliyyə mənbəyi	
<i>İslam İqtisad Bankı</i>	22,0 mln. \$ (3 illi güzəştli olmaqla, 15 il müddətinə 6 % idmət haqqı)
<i>OPEC Fondu</i>	6,0 mln. \$ (5 illi güzəştli olmaqla, 20 il müddətinə 1,5 %-la, 1 % idmət haqqı)
<i>Azərbaycan nəkəməti</i>	23,62 mln. \$
Texniki iqtisadi əsaslandırma	2000-ci il, KOCKS Consult GmbH (Almaniya)
İşçi layihə	2002, KOCKS Finroad.BCEOM
Texniki dərəcəsi	8,5 km I (4 zolaqlı , Yevlax dairavı), 44,5 km II (2 zolaqlı)
Tikinti müddəti	Oktyabr 2006 - Oktyabr 2008

(2) Mövcud Ucar-Yevlax yolunun bərpası layihəsi – Monitoring məlumatları

Nö	Göstəricilər	Məlumatlar
1	Büdcə vəsaiti (2006)	1108 min AZN
2	Digər mənbələr (2006)	11,7 mln. \$
3	Tender haqqında məlumat	Tender keçirilir
4	İcraçı(lar)	Məlum deyil
5	İşlər hansı mərhələdədir	Tikinti işlərinə başlanmayıb

(3) Mövcud Yevlax-Gəncə avtomobil yolunun bərpası layihəsi

Göstəricilər	Məlumatlar
Yolun uzunluğu	88,8 km
Layihənin ilkən qiyməti	60,7 mln. \$
Maliyyə mənbəyi	
<i>Səudiyyə İqtisad Fondu</i>	13,0 mln. \$ (5 illi güzəştli olmaqla, 20 ilə 2 %-la)
<i>İslam İqtisad Bankı</i>	10,4 mln. \$ (7 illi güzəştli olmaqla, 25 ilə 2,5 %-la)
<i>Asiya İktisad Bankı</i>	24,0 mln. \$ (4 illi güzəştli olmaqla 20 ilə 0,75 %-la)
<i>Azərbaycan nəkəməti</i>	13,3 mln. \$
Texniki iqtisadi əsaslandırma	1999-cu il, KOCKS Consult GmbH (Almaniya)
İşçi layihə	2002, KOCKS Finroad, BCEOM
Texniki dərəcəsi	2,8 km I (4 zolaqlı), 86,0 km II (2 zolaqlı)
Tikinti müddəti	Sentyabr 2007 - Dekabr 2008

(3) Mövcud Yevlax-Gəncə avtomobil yolunun bərpası layihəsi – Monitoring məlumatları

Nö	Göstəricilər	Məlumatlar
1	Büdcə vəsaiti (2006)	3202 min AZN
2	Digər mənbələr (2006)	3,9 mln. \$
3	Tender haqqında məlumat	Tender keçirilir
4	İcraçı(lar)	Müəyyənləşməyib
5	İşlər hansı mərhələdədir	Tikinti işlərinə başlanmayıb

(4) Mövcud Gəncə (Şəmkir) - Qazax avtomobil yolunun bərpası layihəsi

Göstəricilər	Məlumatlar
Yolun uzunluğu	94,0 km
Layihənin ilkən qiyməti	48,0 mln. \$
Maliyyə mənbəyi	
<i>Dünya Bankı</i>	40,0 mln. \$ (10 illi güzəştli olmaqla 20 illilik, 2 %-la)
<i>TACIS</i>	1,5 mln. \$ (Qrant)
<i>Azərbaycan nəkəməti</i>	6,5 mln. \$
Texniki iqtisadi əsaslandırma	2000-ci il, KOCKS Consult GmbH (Almaniya)
İşçi layihə	2002, KOCKS Finroad, BCEOM
Texniki dərəcəsi	II (2 zolaqlı)
Tikinti müddəti	Mart 2002 - Oktyabr 2006

(4) Mövcud Gəncə - Qazax avtomobil yolunun bərpası layihəsi – Monitoring məlumatları

Nö	Göstəricilər	Məlumatlar
1	Büdcə vasitili (2006)	1737 min AZN
2	Digar mənbələr (2006)	17,8 mln. \$
3	Tender haqqında məlumat	"Turan Xəzindaroglu" şirkəti (Türkiyə)
4	İcracı(lar)	"Turan Xəzindaroglu", "Azərkörpü", "Avtoban"
5	İşlər hansı mərhələdədir	Yolun Gəncə - Şəmkir (20,6 km) hissəsi istismara verilib. Yolun Şəmkir-Qazax hissəsində işlərin cəmi 10 % -ı görüllüb. WB ilə razılışmaya asan işlər 2007-ci ilə keçirilib

(4) Mövcud Şəmkir-Qazax avtomobil yolunun bərpası layihəsi

Uzunluğu	73 km
Texniki dərəcəsi	II (2 zolaqlı)
Podratçı	"Azərkörpü" və "Avtoban" şirkətləri
Tikintinin müddəti	Yanvar 2004 – İyul 2006
Rəsmi məlumat:	Layihənin qiyməti mütamadi olaraq dəyişir

(4) Mövcud Şəmkir-Qazax avtomobil yolunun bərpası layihəsi (2)

- Tovuz dairəvi yolu bu layihəyə daxil edilib
- Layihənin dəyəri artıb və bununla bağlı işlər gecikir
- Layihənin icrası üzrə 2,642 mln. \$ xərclənib
- Layihənin dəyəri 27 mln. \$ həcmində qiymətləndirilir
- **Tovuz dairəvi yolu ayrı layihə kimi həyata keçirilir (10,589 km, 12,1 mln. \$ / 10,285 mln. \$ - World Bank, 1,815 mln. \$ - Azərbaycan hökuməti/ II dərəcəli – Oktyabr 2006 – Aprel 2008-ci il)**
- **Bu layihə monitoringin fokuslaşacağı istiqamətlərdən biri olacaq**

(5) Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun tikilməsi layihəsi

Göstəricilər	Məlumatlar
Mövcud yolu uzunluğu	208 km (Yeni yol – 198 km)
Layihənin əlkin qiyməti	311,8 mln. \$
Maliyyə mənbəyi	AYIB (28-89-cu km-lər) Çəxılya İxrac Bankı (6-45 vs 89-198-ci km-lər) Azərbaycan nüksəməti
AYIB	100 mln. \$ (3 illi güzəştli olmaqla 15 illilik, LIBOR + 2 %-la)
Çəxılya İxrac Bankı (6-45 vs 89-198-ci km-lər)	180 mln. \$ (4 illi güzəştli olmaqla 14 illilik, LIBOR + 0,6 %-la)
Azərbaycan nüksəməti	31,8 mln. \$
Texniki iqtisadi Əsaslandırma	2004-cü il, EKO (Belçika)
İşçi layihə	Həzirlanır (EKO/Təməsu)
Texniki dərəcəsi	I (4 zolaqlı)
Tikinti müddəti	Mart 2006 – Dekabr 2008

(5) Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun tikilməsi layihəsi

Nö	Göstəricilər	Məlumatlar
1	Büdcə vasitili (2006)	5000 min AZN
2	Digar mənbələr (2006)	73,1 mln. \$

(5) Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun tikilməsi layihəsi – 28-89-cu km-lər

Göstəricilər	Məlumatlar
Yolun uzunluğu	61 km (Yeni yol – 198 km)
Layihənin əlkin qiyməti	100 mln. \$
Maliyyə mənbəyi	AYIB (29 sentyabr 2005)
Texniki iqtisadi Əsaslandırma	2004-cü il, EKO (Belçika) – Təməsu
İşçi layihə	İyul 2006 (EKO/Təməsu)
Texniki dərəcəsi	I (4 zolaqlı)
Tikinti müddəti	Dekabr 2006 – Sentyabr 2008

Layihənin gecikməsi gözlənilir, səbəb kimi yol kənarında olan obyektlərin sökülməsi üçün büdcədən vəsaitin ayrılmaması göstərilir

(5) Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun tikilməsi layihəsi – 111-134-ci km-lər

- Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun tikintisi üzrə işlər Siyəzən-Dəvəçi rayonlarının ərazisini əhatə edir
- Ərazidə çalışan işçi qüvvəsinin və texnikanın sayının məhtud ulduğunu diqqəti cəlb edib
- Monitoring Qrupunun hesablamalarına görə, tikintinin aparıldığı 111-125-ci km-lərdə iş prosesində və düşərgələrdə cəmi 15 texnika (2 ədəd ekskavator, 6 ədəd buldozer, 2 ədəd qreyder və 5 ədəd katok) vardır
- Məhz texnikanın və işçi qüvvəsinin azlığı da layihə üzrə işlərin ləng və pərakəndə getməsinə səbəb olmaqdadır

Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun tikilməsi layihəsi – Dəvəçi dairəvi yolu

- Yolun Dəvəçi rayon mərkəzi hissəsində yeni ideya ortaya çıxb
- Əvvəller yeni tikilən yolu Dəvəçi rayon mərkəzindən keçməsi planlaşdırılsa da, hazırda tikinti işləri Dəvəçin sol tarafındakı dağlıq ərazidə gedir. Bu ərazi isə şəhərdən təxminən yüz metrədək hündürlükdədir
- Ərazidə tikinti üçün xeyli çətinliklər mövcuddur. Belə ki, indi yolu çəkildiyi ərazidə 2-3 km-lik dərə var və buradan keçən çayın ətrafında yaşayış evləri tikilib
- Əlkin məlumatlara görə, bu ərazidə köprüün salınması və yaşayış evlərinin ərazisinin alınması nəzərdə tutulur. Dərənin o biri tərəfində artıq köprü üçün sütunlar qurulub

Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun tikilməsi layihəsi – 111-134-ci km-lər (2)

- Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun 111-134-cü km-lərindəki tikinti işlərinin podratçısı Çexiyanın "OHL ZS BRNO" şirkəti olsa da, texniki nəzarəti isə həmin ölkənin "SGS" şirkəti həyata keçirənə də tikinti ərazisində çexlərdən əsər-əlamət yoxdur
- Yalnız istifadə edilən texnikanın podratçı şirkətə məxsus olduğu bildirilir
- Tikinti işləri üzrə subpodratçı "Azərinşaatervis" adlanan yerli şirkətdir, bununla belə tikinti işlərinin Siyəzənin Yol-İstismar İdarəsi həyata keçirir

Bakı-Quba-Rusiya sərhəddi yolunun tikilməsi layihəsi – 111-134-ci km-lər (3)

- Tikinti işlərinin gedişində də yerli "yol çəkənlərin" dəst-i-xətti görünməkdədir. Məsələn, Hacıqabul-Kürdəmir yolunun tikintisindən (Podratçı İtalyanın "Todini SPA" şirkətidir) fərqli olaraq, şimal yolunda işlər, yumşaq desək, səlqəsiz gedir
- Məsələn, yolun yatağının elə ilk baxışdan düz olmadığı görünür, torpaq işləri tamamlanmış ərazilərdə çuxurlar, azbes boru və damır beton konstruksiyaların qırıntıları qalmadıqdır. Bir çox həllarda tikinti işləri hazırlıda istifadə olunan yola çıxsa da heç bir nişan qoyulmayıb və s.
- "Yolinqılıyatservis" MMC-nin bu ilin avqust ayına olan məlumatında həmin dövrdək 12,2 mln. dolların xərcləndiyi bildirilirdi. Bu ilin mart-iyul aylarında yalnız 8 km-lük ərazilərdə torpaq işləri gedirdi və bunun məqəbləndə 12,2 mln. dolların məhəz layihə üzrə işlərə sərf olunduğu inandırıcı görünümür

(6) Başqa layihələr

- Mövcud Bakı-Şamaxı-Muğanlı avtomobil yolunun bərpası
 - 124 km/84 mln. \$
 - Dünya Bankı 67,2 mln. \$ (4 ili güzəştli olmaqla 20 il, LIBOR + 0,25 % - 16 iyun 2006)
 - Azərbaycan hökuməti 16,8 mln. \$
 - İşlər 2007-ci ilin martında başlanacaq, 2006-ci il büdcəsində 5 mln. AZN nəzərdə tutulub
- Ağcabədi-Beyləqan yolu
 - Büdcə paketində vəsait nəzərdə tutulan yollar sırasında adı çəkiləs də Nəqliyyat Nazirliyinin planına daxil edilməyib və vəsait ayrılmayıb

(7) Başqa layihələr – Bakı dairəvi yolunun tikintisi layihəsi

Göstəricilər	Məlumatlar
Yolun uzunluğu	21,5 km
Layihənin ilkın qiyməti	51,69 mln. \$
Maliyyə mənbəyi	
Küveyt Fondu	15,27 mln. \$ (4 ili güzəştli olmaqla 20 illik, 2,5 %-la)
Abu Dabi	10,0 mln. \$ (4 ili güzəştli olmaqla 20 illik, 2,5 %-la)
Azərbaycan hökuməti	26,42 mln. \$
Texniki İqtisadi Əsaslandırma	1996-97, Pan Arab Consult
İşçi layihə	2005, Pan Arab Consult
Texniki dərəcəsi	I (6 zolaqt)
Tikinti müddəti	Sentyabr 2006 – Dekabr 2008

(7) Başqa layihələr – Bakı dairəvi yolunun tikintisi layihəsi – Daşa iləşmiş layihə

- 2006-ci il büdcəsindən bu layihəyə 3202 min AZN ayrılib
- İşçi layihə hazırlanarkən layihənin qiyməti 58,2 mln. \$ həcmində elan edilib
- Tenderin qalibi 49,8 mln. \$ həcmində maliyyə təklifi etmiş "Makyol" (Türkiyə) və "Kopri" BM olub
- Lakin tenderin nəticələrinin ləğv edildiyi barədə məlumatlar mövcuddur
- Layihənin icrasına əvvəl bu ilin avqustunda, sonralar sentyabrda başlanılacağı bildirilsə də **işlər hələ də başlanmayıb**

Layihələrin icrasında şəffaflığın problemləri

- Layihənin maliyyə məlumatları ictmayıyyətə təqdim edilməyib
- Layihələr büdcədən ayrılmış vəsaitlərin həcmi Milli Məclis tərəfindən təsdiqlənməyib
- Yolların yenidənqurulması üçün Nəqliyyat Nazirliyinə ayrılmış vəsaitlər 2006-ci ilin büdcə layihəsində Tikinti və Arxitektura Komitəsinin adına yazılıb
- Bu vəsaitlər 2006-ci ilin Dövlət İnvestisiya Programına uyğun xərclənməli olsalar da belə bir program, çox ehtimal ki, mövcud deyil
- **Bu il büdcədən yol layihələrinə ayrılmış vəsaitlərin təşkilatı və iqtisadi təsnilinə ictmayıyyət heç vaxt bilməyəcək**
- 2006-ci ilin büdcə paketində ayrılmış vəsaitlərin 8 yol layihəsi üzrə xərclənəcəyi qeyd edilsə, vəsaitlər 2 layihə üzrə xərclənməkdədir
- Nəqliyyat Nazirliyinin layihələrin icrası üzrə ayrı-ayrı dövrdə verdiyi məlumatlar uyğun gəlmir

KİV-dəki məlumatlar

- Nəqliyyat naziri və "Yolnəqliyyatervis" Departamentiñin rəsəsinin açıqlamaları əsasən yeni layihələr və kredit müqavilələri ilə bağlı olub
- Nazirliyin press-relizləri əsasən yeni layihələr və hansısa yolların kənarındaki ev və obyektlərin söküleciyi ilə bağlı olub
- Bakı dairəvi yolu ilə bağlı məlumatlar bir qayda olaraq "tikintinin yaxın vaxtlarda başlanacağı"na notlanıb
- KİV-lər yol layihələrinin icrası, tenderlər və şəffaflıqla bağlı problemlərə geniş diqqət ayırmır

Tenderlər barədə

- Yol layihələri ilə bağlı tenderlərin əksər hissəsi rəsmi qəzetlərdə dərc edilmir
- Tenderlər barədə məlumatlar əsasən proses başa çatdırıldan sonra ictmayıyyətə çatdırılır
- Subpodratçılar tender əsasında müəyyənləşməli olsalar da buna heç də həmişə əməl edilmir
- **Dövlət Satınalmalar Agentliyinin www.tender.gov.az saytında mükəmməl axtarış sistemi yoxdur**

Internet resursları

- Nəqliyyat Nazirliyinin internet saytına giriş bağlıdır
- "Yolnəqliyyatservis" MMC-nin internet sayti bu ilin iyun ayından fəaliyyət göstərir
- Saytda yol nə nəqliyyat sistemi ilə bağlı qanunvericilik bazası yerləşdirilib
- Sayt yenilənmir, məlumatların hamısının tarixi 31.12.1969 kimi göstərilir
- Saytda yolların yenidənqurulması layihələri barədə heç bir məlumat yoxdur
- Saytin Hesabatlar bölməsi işləmır

İnformasiya Sorğularına münasibət

- Monitoring layihəsi çərçivəsində Maliyyə və Nəqliyyat nazirliklərinə və "Yolnəqliyyatservis" MMC-yə İnformasiya Sorğusu göndərilib
- Maliyyə Nazirliyi sorğuya cavab olaraq Nəqliyyat Nazirliyinə müraciət etməyi tövsiyyə edib
- Nəqliyyat Nazirliyi baxılmaq üçün sorğuları MMC-yə göndərib, ancaq bize hər hansı cavab verilməyib
- Məlumatlar əldə edildikdən sonra təsdiqlənmək üçün nazirliyə və MMC-yə göndərilsə də heç bir rəsmi cavab verilməyib

"Avtomobil Yolları" Məqsədli Büdcə Fondu

"Avtomobil Yolları" Məqsədli Büdcə Fondu asağıdakı mənbələr hesabına formalaşacaq

- Yol vergisi
- Avtomobil vasitələri ilə sərnişin və yük daşımalarını həyata keçirən şəxslər tərəfindən ödənilən sadələşdirilmiş vergi
- İxdal olunan minik avtomobillərinə tətbiq edilən aksizlər
- İxdal olunan minik avtomobillərinə tətbiq edilən gəmrük rüsumu
- Beynəlxalq avtomobil daşımalarını tənzimləyən icazənin verilməsi üçün tutulan dovlət rüsumu
- Nəqliyyat vasitələrinin, cümlədən motonəqliyyat vasitələrinin, qoşquların və yarımqoşquların illik texniki baxışdan keçirilməsi üçün tutulan dovlət rüsumu

"Avtomobil Yolları" Məqsədli Büdcə Fondu – 2007-ci il

- Nəqliyyat Nazirliyinin avqust 2006-ci il proqnozlarına əsasən, 2007-ci ildə avtomobil yollarının yenidənqurulması layihələrinə büdcədən 95,21 mln. \$ təlab olunduğu bildirilir
- 2007-ci ilin dövlət bütçəsi layihəsində isə "Avtomobil Yolları" Fonduun xərcləri 98 mln. AZN müəyyənləşib
- Büdcə layihəsində fondun xərclərinin strukturunu yoxdur
- Bu isə fondun yaradılması ilə yol layihələrinə sərf olunacaq vəsaitlərin istifadəsində nəzarət imkanlarının artacağı barədə ümidi ləri azaldır

Diqqət yetiriləsi məsələlər

- Milli Məclisdə vəkillik
- Hesablaşma Palatası ilə əməkdaşlığın genişləndirilməsi
- Yol layihəsinin kreditorları ilə əməkdaşlıq
- KİV-lərdə yolların yenidənqurulması layihələrinə diqqətinin artırılmasına dəstək imkanlarının araşdırılması

Azad İqtisadiyyata Yardım İctimai Birliyi

**Diqqətlə
dinlədiyiinizə görə
təşəkkürlər!**

**"Avtomobil yollarının yenidənqurulmasına
ayrılmış vəsaitlərin monitoringi" layihəsi**

Əlavə 3. Hesablama Palatasının "Yolnəqliyyatervis" Departamentində 2004-2005-ci illərdə dövlət büdcəsi xərclərinin funksional təsnifatının "Sənaye və tikinti xərcləri" bölməsindən investisiya xərclərinə yönəldilən vəsaitlərin istifadəsi ilə əlaqədar keçirilən auditin nəticələri barədə 24 yanvar 2007-ci il tarixli məlumatı

Hesablama Palatasının 23 yanvar 2007-ci ildə keçirilən iclasında Auditor Cəfər Həsənov tərəfindən Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin "Yolnəqliyyatervis" Departamentində 2004-2005-ci illərdə dövlət büdcəsi xərclərinin funksional təsnifatının "Sənaye və tikinti xərcləri" bölməsindən investisiya xərclərinə yönəldilən vəsaitlərin istifadəsi ilə əlaqədar keçirilən auditin nəticələrinə dair hesabat müzakirə olunmuş, müvafiq qərar qəbul olunmuşdur.

Audit, investisiya xərcləri üzrə maliyyələşdirilmələrin təsdiq olunmuş dövlət büdcəsində müəyyən edildiyi kimi aparılmasını müəyyən etmək və ayrılan vəsaitlərin həcmi, strukturu və təyinatı üzrə vaxtında icrasına nəzarəti həyata keçirmək məqsədi ilə aparılmışdır.

Audit nəticəsində müəyyən edilmişdir ki, Nəqliyyat Nazirliyi "Yolnəqliyyatervis" Departamenti"nin nizamnaməsini Məhdud Məsuliyyətli Cəmiyyət kimi təsdiq etmiş, Ədliyyə Nazirliyi isə dövlət qeydiyyatına almışdır.

Eyni zamanda, "Masallı-Yardımlı avtomobil yolunun təmiri" və "Ağdaş-Zarağan avtomobil yolunun 11-12 km-də Quru dərə üzərində körpü keçidi" obyektiinin tikintisi üzrə obyektlər üzrə bazar qiymətlərinin təyin edilməsi məqsədilə hesablanmış və təsdiq olunmuş müqavilə qiymətlərinin hesabatlarında materialların artım əmsalı cədvəlində qiymətlərinin artırılması, "Çuxuryurd-Qızmeydan avtomobil yolunda Pirsaat çayı üzərində körpünün tikintisi" üzrə yerinə yetirilməmiş işlərin qəbul aktına daxil edilərək həmin işlər üçün vəsait ödənilməsi, 2004-cü ildə "Bakı-Qusar-Samur keçidi avtomobil yolunun" tikintisi üzrə ayrılan vəsaitlərin təyinat dəyişikliyinə və "Bakı dairəvi avtomobil yolunun tikintisi" obyektiinin layihə işlərinin dəyərinin ödənilməsi üzrə artıq ödəməyə yol verilməsi faktları aşkar olunmuşdur. Həmçinin, hesabatda qeyd olunmuşdur ki, Nazirlər Kabinetinə tərəfindən dövlət büdcəsində "Dövlət əsaslı vəsait qoyuluşu" üzrə nəzərdə tutulan vəsaitin sifarişçilər və obyektlər üzrə bölgüsü aparıldıqdan sonra, ayrılmış vəsaitlərin həcmi və strukturunda çoxsaylı dəyişikliklər aparılmışdır ki, bu da investisiya xərcləri üzrə ayrılan vəsaitlərin həcmi, strukturu və təyinatı üzrə istifadə olunmasına nəzarətin həyata keçirilməsinin və şəffaflığın təmin olunmasının çətinləşdirilməsinə gətirib çıxarmışdır.

Iclasda hesabatda göstərilən faktlar müzakirə edilərək qərara alınmışdır ki, "Yolnəqliyyatervis" Departamentinin nizamnaməsinin təsdiq edilməsi və dövlət qeydiyyatına alınması zamanı Azərbaycan Respublikasının "Mülki Məcəlləsi"nin tələblərinə riayət edilməməsi faktı Nəqliyyat Nazirliyinin və Ədliyyə Nazirliyinin rəhbərliyinin nəzərinə çatdırılsın.

Habelə, "Masallı-Yardımlı avtomobil yolunun təmiri", "Ağdaş-Zarağan avtomobil yolunun 11-12 km-də Quru dərə üzərində körpü keçidi" obyektləri üzrə artırılmış məbləğin növbəti büdcə ilində nəzərə alınması, dövlət büdcəsində "Dövlət əsaslı vəsait qoyuluşu" üzrə vəsaitlərin həcmi və strukturunda çoxsaylı dəyişikliklərin edilməsi, "Bakı-Qusar-Samur keçidi avtomobil yolunun" tikintisi üçün ayrılmış vəsaitdə təyinat dəyişikliyinə yol verilməsi, "Çuxuryurd-Qızmeydan avtomobil yolunda Pirsaat çayı üzərində körpünün tikintisi" obyekti üzrə artıq ödənilmiş 51,4 mln. manat məbləğində vəsaitin dövlət büdcəsinə qaytarılması barədə qərar qəbul edilmişdir.

Qərar barədə Azərbaycan Respublikasının Milli Məclisinə, Nəqliyyat Nazirliyinə və Maliyyə Nazirliyinə məlumat göndərilməsi nəzərdə tutulmuşdur.

Əlavə 4. "Yolnəqliyyatervis" Departamenti haqqında məlumat

Azərbaycan Respublikası nəqliyyat nazirinin 03 sayılı əmri ilə 23 iyun 2003-cü ildə "Yolnəqliyyatervis" Departamenti Məhdud Məsuliyyətli Cəmiyyəti yaradılıb və əsas vəzifələri aşağıdakılardır:

- Yol təsərrüfatının inkişafı ilə bağlı dövlət siyasetinin həyata keçirilməsi üçün zəruri tədbirlər görmək;
- Avtomobil yollarını və yol qurğularını layihələndirmək, tikmək, təmir etmək, lazımı səviyyədə saxlamaq, yenidən qurmaq və bu işlərlə bağlı nəqliyyat-yol kompleksinə daxil olan subyektlərlə birgə fəaliyyət göstərmək;
- Yol təsərrüfatı kompleksinin inkişafının əsas istiqamətlərinin müəyyən edilməsi və bu istiqamətdə dövlət proqramlarının yerinə yetirilməsi üçün tədbirlər görmək;
- Yol təsərrüfatı sahəsində müəyyən edilmiş vahid elmi-texniki siyasetin həyata keçirilməsi üçün tədbirlər görmək;
- Yol fəaliyyətinin inkişafına yönəldilmiş tədbirlər hazırlanmaq və həyata keçirilməsini təmin etmək;
- Sərəncamında olan yol təsərrüfatı sahəsində dövlət əmlakından səmərəli istifadə edilməsini təmin etmək;
- Nazirliliklə razılışdırılmaqla qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada xarici tərəfdalarla əməkdaşlıq etmək.