

Şamil ƏZİZOV, i.f.d.
ADIU-nun elmlər doktoru üzrə doktorantı
Heydər Əliyev Mərkəzinin direktor köməkçisi

“BİR KƏMƏR, BİR YOL” TƏŞƏBBÜSÜNÜN GÖZLƏNİLƏN TƏSİRLƏRİ

Xülasə

2013-cü ildə irəli sürülmüş “Bir kəmə, bir yol” təşəbbüsü (KYT) dinamik şəkildə həyata keçirilir. Əgər bu təşəbbüs üzrə həyata keçirilən layihələr indiyədək, əsasən Çinlə qonşu ölkələri əhatə edirdisə, Azərbaycanın öz torpaqlarını azad etməsindən və bu səbəblə orta dəhlizin açılmasından sonra ölkəmiz üçün nəzərdə tutulan layihələr də aktuallaşır. Bu baxımdan KYT-nin cari vəziyyəti, onun çərçivəsində həyata keçirilən layihələrin xüsusiyyətlərinin dərkə və gözlənilən təsirlərin araşdırılması xüsusi maraq kəsb edir.

Məqalədə bu sahədə həyata keçirilmiş tədqiqatların icmalı verilir. Gerçəkləşdirilmiş investisiyalar və irəli sürülən proqnozlar iqtisadi cəhətdən təhlil olunur.

Açar sözlər: “Bir kəmə, bir yol” təşəbbüsü, infrastruktur investisiyaları, ÜDM-in dəyişməsi, ixracın dəyişməsi

JEL: F43, O18, R42

Giriş

Ümumilikdə altı nəqliyyat dəhlizindən ibarət olan “Bir kəmə və bir yol” təşəbbüsü (KYT) iki əsas komponent üzərində qurulmuşdur [1, s. 2].

1) Qədim quru İpək Yolu İqtisadi Kəməri (Silk Road Economic Belt - SREB).

2) XXI əsrin Dəniz İpək Yolu (Maritime Silk Road - MSR).

Beləliklə, “Bir kəmə və bir yol” kəlməsindəki “kəmə” sözünün mahiyyəti onunla izah olunur ki, “kəmə” dedikdə Çini Mərkəzi və Cənubi Asiya ilə və onun ardınca Avropa ilə birləşdirən Qədim quru İpək Yolu, “yol” dedikdə isə Çini Cənub-Şərqi Asiya ölkələri, daha sonra Körfəz ölkələri, onun ardınca Şərqi və Şimali Afrika ölkələri və nəhayət, Avropa ilə birləşdirən XXI əsr Dəniz İpək Yolu nəzərdə tutulur.

Müasir mərhələ KYT-nin gerçəkləşməsində ən mühüm olan investisiyalar mərhələsidir. Bu investisiyaların xarakteri və gələcək təsirlərinin qiymətləndirilməsi xüsusi maraq kəsb edir. Bu tədqiqatımızda bu sahədə olan mühüm araşdırmaların və onlardan əldə edilən proqnozların icmalı və təhlili aparılır.

KYT çərçivəsində investisiyaların xüsusiyyətləri

Təcrübə göstərir ki, yeni infrastruktur layihələri əsasən dövlət tərəfindən maliyyələşdirilir. Bu fakt aşağı gəlirli ölkələrdə özünü xüsusən qabarıq göstərir. Belə ölkələr özəl investisiyaların cəlb olunmasında bir çox çətinliklərlə

üzlənir. Bir tədqiqatda qeyd olunduğu kimi, belə ölkələrin infrastruktur layihələrinin yalnız 4%-də özəl maliyyə iştirak edir [2, s. 342].

Onu da qeyd edək ki, ümumən dünya üzrə infrastruktur layihələrinə özəl investisiyalarda azalma meyli müşahidə olunur – Dünya Bankının 2016-cı il hesabatına görə sürətlə inkişaf edən və inkişaf etməkdə olan ölkələrdə özəl sektorun infraqurkura olan investisiyaları 2015-ci illə müqayisədə 37% azalmışdır. Bu, əsasən layihələrin sayının azalması ilə izah olunur [3].

Afrikada nəqliyyat infraqurkura qoyulan investisiyaların yarısından çoxu dövlət sektorundan, müəyyən hissəsi İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatından (OECD), müəyyən hissəsi başqa dövlətlərdən və yalnız cüzi bir hissəsi özəl sektordan maliyyələşdirilmişdi, halbuki yüksək gəlirli ölkələrdə özəl sektor infraqurkura layihələrində daha intensiv iştirak edir [4, s. 65]. Bu səbəbdəndir ki, CIS ölkələrində həyata keçirilən infraqurkura layihələri mövcud tələbdən xeyli azdır. Məsələn, Cənubi Asiyada təxmin edilən investisiya tələbi ÜDM-in 8,8%-ni təşkil etdiyi halda, mövcud investisiya ÜDM-in 3,2%-ni təşkil edir, yəni iki dəfədən çox azdır. Afrikanın infraqurkura maliyyə kəsiri isə 67,6-107,5 milyard ABŞ dolları arasındadır [5, s. 12].

İnfraqurkura özəl investisiyalarla bağlı son məlumatlar göstərir ki, bütün dünyada özəl investisiyalar azalıb [6]. Eyni tendensiya Asiya

ölkələrində də müşahidə olunur [7]. Özəl investisiyaların azalmasının səbəblərini və bu tendensiyanı geri qaytarmaq üçün nə edilə biləcəyini anlamaq lazımdır. Özəl sektor tərəfindən maliyyələşdirilən layihələrin həyata keçirilməsində məhdud müvəffəqiyyəti nəzərə alaraq, LIC-lər hökumətin kommersiya borclanması, istiqraz buraxılışı və digər mövcud maliyyələşdirmə formaları kimi alternativ maliyyələşdirmə variantlarını araşdırma bilirlər.

[8]-dəki tədqiqata görə “Bir kəmə, bir yol” təşəbbüsünün irəli sürülməsindən bir il sonra, 2014-cü ildən başlayaraq 2017-ci ilin iyununa qədər Çinin 170,11 milyard dollarlıq ümumi in-

vestisiyalarının 99,87 milyard dolları, yəni yarıdan çoxu KYT ölkələrində həyata keçirilmişdir [8, s. 14-15]. Bu investisiyaların 23 milyard dollardan çox olan hissəsi 10 layihəyə yönəldilmişdir. Bu on layihə üzrə ən çox sərmayə (5,29 milyard dollar) Pakistana qoyulmuşdur (cədvəl 1). Növbəti yerlərdə İndoneziya, Banqladeş, Tailand, Misir, Rusiya, BƏƏ, Malayziya, Laos XDR-də həyata keçirilən layihələrdir. Kiçik ölkələr üçün belə investisiyalar xüsusən əhəmiyyətlidir. Məsələn, 2016-cı ildə Çinin Laosda dəmiryol daşımalarına qoyduğu investisiyaların həcmi bu ölkənin həmin ildə 15,9 milyard dollar təşkil edən ÜDM-nin 16%-i qədər olmuşdur.

Cədvəl 1.

Çinin 2014-17-ci illərdə KYT ölkələrində həyata keçirdiyi 10 ən iri layihə

Ölkə	Sektor	Alt sektor	İnvestisiyanın həcmi
İndoneziya	Nəqliyyat	Dəmi yolu	3190
Banqladeş	Nəqliyyat	Dəmi yolu	3140
Tailand	Nəqliyyat	Avtomobil yolu	2890
Pakistan	Nəqliyyat	Dəmi yolu	2840
Misir	Enerji	Kömür	2640
Rusiya	Enerji	Qaz	2520
Pakistan	Enerji	Hidro elektrik	2400
BƏƏ	Enerji	Kömür	2150
Malayziya	Nəqliyyat	Dəmi yolu	2120
Laos XDR	Enerji		2100
Cəmi			25990

Mənbə: [8, s. 16]

KYT-nin gerçəkləşməsindən gözlənilən nəticələr

Ətraflı tədqiqatın aparıldığı [9]-da bir neçə ssenaridə gələcəyə proqnozlar verilir. Proqnozlar, bir qayda olaraq, baza ssenariyə nəzərən həyata keçirildiyindən bu ssenari ilə yaxından tanış olmaq zərurəti yaranır. Baza ssenari keçmiş tendensiyaların davam etməsi və ticarət xərclərinin azalmaması fərziyyəsinə əsaslanır. Bu fərziyyələrə əsaslanmaqla KYT-nin reallaşması nəticəsində region və ölkələr üzrə mühüm makroiqtisadi indikatorların dinamikası proqnozlaşdırılır.

İqtisadi cəhətdən mühüm olması ilə yanaşı digər aspektlərdə də önəmli olan əhali sayında gözlənilən dəyişmələr xüsusi maraq kəsb edir. Cədvəl 2-dən görüldüyü kimi, 2014-2030-cu illər ərzində ən çox əhali artımı əsasən yoxsul ölkələrdə gözlənilir. Məsələn, cədvəldəki ölkə və regionlar üzrə ilk yerlərdə olan ölkələr bun-

lardır: Tanzaniya – 59,6%, Sub-Sahara Afrikasının qalan hissəsi - 49,2%, Keniya - 44,4%, Efiopiya - 42,3%, Cənubi Asiyanın qalan hissəsi – 36,4%, Pakistan - 32,4%, Yaxın Şərq və Şimali Afrikanın qalan hissəsi - 30,7%, Misir - 30,0%.

Bizim üçün maraqlı olan KYT ölkələri üzrə artım 14% həddində proqnozlaşdırılmaqla dünya səviyyəsindən (17%) və deməli, qeyri-KYT ölkələrindən (22,5%) aşağıdır. Bunun bir sıra səbəbləri var:

- əvvəla, KYT ölkə əhalisinin əhəmiyyətli hissəsini təşkil edən Çində artımın çox az (3%) olmasıdır. Göründüyü kimi, 2030-cu ildə Hindistan əhalisi Çin əhalisindən çox olacaq.

- Rusiyada və Şərqi Avropada əhalinin azalması davam edəcək.

- Tanzaniya və Keniya kimi ölkələrdəki çox böyük artımın təsiri əhalinin çox az olması səbəbindən çox azdır.

- Kifayət qədər çox əhalisi olan Sub-Sahara Afrikasının qalan hissəsində artımın çox

yüksək olması qeyri-KYT ölkələrindəki dinamika böyük töhfədir.

Bununla yanaşı KYT-nin Azərbaycandan keçən Çin-Mərkəzi Asiya-Qərbi Asiya iqtisadi dəhlizi üzrə tərəfdaş əsas ölkələrdə əhali artımının kifayət qədər yüksək olması bu təşəbbüsün gələcəkdə də Azərbaycan üçün iqtisadi və siyasi önəmini xeyli artırır. Məsələn, Qazaxıstanda –

17,7%, Qırğızıstanda – 16,7%, Türkiyədə – 12,9%, İranda – 14,1%. Hazırda da əhalisi çox olan Pakistanda da artımın çox yüksək olması, bir tərəfdən KYT-yə töhfə verməklə Azərbaycan üçün də perspektivdə iqtisadi, siyasi və hərbi dividendlər vəd edir. Rusiyada bu müddət ərzində əhalinin 3,5% azalması gözlənilir (cədvəl 2).

Cədvəl 2.

Əhali sayının dəyişmə dinamikası

Ölkə, region	2014	2017	2020	2025	2030	2030:2014, %
Dünya	7248	7497	7739	8120	8477	16,96
KYT ÖLKƏLƏRİ	4731	4878	5015	5218	5393	13,99
Kamboca	15	16	17	18	19	26,67
Çin	1364	1383	1398	1410	1410	3,37
İndoneziya	254	264	272	285	295	16,14
Laos XDR	7	7	7	8	8	14,29
Malayziya	30	31	32	34	36	20,00
Filippin	99	104	108	116	124	25,25
Tailand	68	68	69	69	68	0,00
Vyetnam	91	94	96	100	103	13,19
Şərqi Asiyanın qalan hissəsi	100	103	105	110	113	13,00
Banqladeş	159	165	170	179	186	16,98
Hindistan	1295	1343	1389	1462	1528	17,99
Nepal	28	29	30	32	33	17,86
Pakistan	185	197	208	227	245	32,43
Şri Lanka	21	21	21	22	22	4,76
Cənubi Asiyanın qalan hissəsi	33	35	38	42	45	36,36
Şərqi və Mərkəzi Avropa	470	474	477	479	478	1,70
Rusiya Federasiyası	144	144	143	142	139	-3,47
Polşa	38	38	38	37	37	-2,63
Şərqi Avropanın qalan hissəsi	61	61	60	58	57	-6,56
Qazaxıstan	17	18	19	19	20	17,65
Qırğızıstan	6	6	6	7	7	16,67
Mərkəzi Asiyanın qalan hissəsi	61	63	65	68	70	14,75
İran	78	81	83	86	89	14,10
Misir	90	95	101	109	117	30,00
Türkiyə	78	80	82	85	88	12,82
Yaxın Şərq və Şimali Afrikanın qalan hissəsi	248	262	277	301	324	30,65
Keniya	45	48	52	59	65	44,44
Tanzaniya	52	57	62	72	83	59,62
QEYRİ-KYT ÖLKƏLƏRİ	2517	2619	2724	2902	3084	22,53
Efiopiya	97	104	112	125	138	42,27
Sub-Sahara Afrikasının qalan hissəsi	771	834	901	1020	1150	49,16
Latın Amerikas və Karib ölkələri	626	646	665	694	720	15,02
ABŞ	319	326	333	344	355	11,29
Yüksək gəlirli ölkələrin qalan hissəsi	272	274	276	278	278	2,21
Qərbi Avropanın qalan hissəsi	432	435	437	441	443	2,55

[9, s. 22]-nin əsasında müəllif tərəfindən hesablanmışdır

Əhali artımında qeyri-KYT ölkələrindən geri qalmasına rəğmən, real ÜDM artımında KYT ölkələri (130,8%) digər ölkələri (43%) əhəmiyyətli dərəcədə üstələyir. Bu göstərici üzrə

də KYT ərazisində olan Tanzaniya birinci yerdədir – burada göstərilən müddət ərzində 3 dəfədən çox (225%) artım gözlənilir. İkinci yerdə də KYT ölkəsi Laos (183,3%) dayanır.

Qeyri-KYT ölkələrində ÜDM-i 2 dəfədən çox artan ölkələr ancaq Sub-Sahara Afrikasında yerləşir (cədvəl 3).

Qazaxıstanda ÜDM-in artımı 135,2%, Qırğızıstanda – 157,1%, Türkiyədə - 77,6%, İranda – 58,8%, Pakistanda – 109,9%, Rusiyada isə 67,3% səviyyəsində gözlənilir (cədvəl 3).

Cədvəl 3.

ÜDM-in dəyişmə dinamikası, 2014-cü ilin milyard dolları

Ölkə, region	2014	2017	2020	2025	2030	2020, pay, %	2030, pay, %	2030:2014 %
Dünya	78226	87588	97935	115447	133152	100	100	70,2
KYT ÖLKƏLƏRİ	24152	29238	35076	45361	55733	35,8	41,9	130,8
Kamboca	17	21	26	36	47	0,0	0,0	176,5
Çin	10351	13267	16639	22342	27642	17,0	20,8	167,0
İndoneziya	890	1091	1335	1826	2380	1,4	1,8	167,4
Laos XDR	12	15	19	26	34	0,0	0,0	183,3
Malayziya	338	389	444	548	662	0,5	0,5	95,9
Filippin	285	327	376	469	581	0,4	0,4	103,9
Tailand	404	463	533	663	802	0,5	0,6	98,5
Vyetnam	186	229	282	374	477	0,3	0,4	156,5
Şərqi Asiyanın qalan hissəsi	527	607	697	846	997	0,7	0,7	89,2
Banqladeş	173	212	261	355	463	0,3	0,3	167,6
Hindistan	2042	2477	3015	4064	5274	3,1	4,0	158,3
Nepal	20	22	25	32	41	0,0	0,0	105,0
Pakistan	243	274	313	398	510	0,3	0,4	109,9
Şri Lanka	80	96	114	147	182	0,1	0,1	127,5
Cənubi Asiyanın qalan hissəsi	25	29	34	43	55	0,0	0,0	120,0
Şərqi və Mərkəzi Avropa	4971	5575	6208	7292	8383	6,3	6,3	68,6
Rusiya Federasiyası	2031	2281	2533	2965	3397	2,6	2,6	67,3
Polşa	545	596	652	733	805	0,7	0,6	47,7
Şərqi Avropanın qalan hissəsi	229	258	286	339	393	0,3	0,3	71,6
Qazaxıstan	227	273	325	436	534	0,3	0,4	135,2
Qırğızıstan	7	9	10	14	18	0,0	0,0	157,1
Mərkəzi Asiyanın qalan hissəsi	219	257	304	388	482	0,3	0,4	120,1
İran	425	450	495	584	675	0,5	0,5	58,8
Misir	301	355	432	578	760	0,4	0,6	152,5
Türkiyə	799	919	1031	1219	1419	1,1	1,1	77,6
Yaxın Şərq və Şimali Afrikanın qalan hissəsi	2752	3207	3667	4512	5451	3,7	4,1	98,1
Keniya	61	73	88	119	162	0,1	0,1	165,6
Tanzaniya	48	59	73	108	156	0,1	0,1	225,0
QEYRİ-KYT ÖLKƏLƏR	54074	58350	62859	70086	77319	64,2	58,1	43,0
Efiopiya	56	68	84	115	158	0,1	0,1	182,1
Sub-Sahara Afrikasının qalan hissəsi	1579	1877	2248	2993	3947	2,3	3,0	150,0
Latin Amerikasını və Karib ölkələri	6405	7185	8042	9518	11057	8,2	8,3	72,6
ABŞ	17348	18928	20544	22934	25084	21,0	18,8	44,6
Yüksək gəlirli ölkələrin qalan hissəsi	10268	10982	11681	12808	13870	11,9	10,4	35,1
Qərbi Avropanın qalan hissəsi	18418	19310	20260	21718	23203	20,7	17,4	26,0

[9, s. 23]-ün əsasında müəllif tərəfindən hesablanmışdır

Cədvəl 4.

Adambaşına ÜDM-in dəyişmə dinamikası, 2014-cü ilin dolları

Ölkə, region	2014	2017	2020	2025	2030	2020, pay, %	2030, pay, %	2030:2014 %
Dünya	10792	11683	12655	14217	15695	100	100	45,4
KYT ÖLKƏLƏRİ	5014	5883	6859	8512	10105	7,0	7,6	101,5
Kamboca	1095	1314	1570	2013	2498	1,6	1,9	128,1
Çin	7587	9593	11906	15851	19601	12,2	14,7	158,3
İndoneziya	3500	4140	4911	6417	8056	5,0	6,1	130,2
Laos XDR	1751	2118	2529	3256	4030	2,6	3,0	130,2
Malayziya	11307	12468	13724	15953	18340	14,0	13,8	62,2
Filippin	2873	3149	3464	4038	4700	3,5	3,5	63,6
Tailand	5970	6782	7772	9655	11753	7,9	8,8	96,9
Vyetnam	2052	2444	2925	3735	4620	3,0	3,5	125,1
Şərqi Asiyanın qalan hissəsi	5290	5918	6609	7711	8784	6,7	6,6	66,0
Banqladeş	1087	1287	1530	1980	2481	1,6	1,9	128,2
Hindistan	1577	1845	2171	2781	3452	2,2	2,6	118,9
Nepal	702	758	835	1008	1232	0,9	0,9	75,5
Pakistan	1315	1391	1502	1754	2084	1,5	1,6	58,5
Şri Lanka	3853	4573	5369	6830	8393	5,5	6,3	117,8
Cənubi Asiyanın qalan hissəsi	765	825	897	1042	1218	0,9	0,9	59,2
Şərqi və Mərkəzi Avropa	10578	11750	13012	15233	17531	13,3	13,2	65,7
Rusiya Federasiyası	14122	15863	17675	20939	24436	18,0	18,4	73,0
Polşa	14337	15694	17246	19630	21989	17,6	16,5	53,4
Şərqi Avropanın qalan hissəsi	3739	4247	4784	5810	6953	4,9	5,2	86,0
Qazaxıstan	13155	15169	17559	22561	26714	17,9	20,1	103,1
Qırğızıstan	1280	1439	1616	2020	2542	1,7	1,9	98,6
Mərkəzi Asiyanın qalan hissəsi	3615	4090	4675	5707	6,859	4,8	0,0	89,7
İran	5443	5563	5940	6750	7628	6,1	5,7	40,1
Misir	3366	3728	4298	5307	6489	4,4	4,9	92,8
Türkiyə	10304	11431	12536	14363	16179	12,8	12,2	57,0
Yaxın Şərq və Şimali Afrikanın qalan hissəsi	11099	12228	13243	14981	16837	13,5	12,6	51,7
Keniya	1368	1508	1678	2030	2470	1,7	1,9	80,6
Tanzaniya	927	1037	1178	1494	1885	1,2	1,4	103,3
QEYRİ-KYT ÖLKƏLƏRİ	22321	23171	24029	25192	26,19	24,5	0,0	17,3
Efiopiya	574	653	746	918	1140	0,8	0,9	98,6
Sub-Sahara Afrikasının qalan hissəsi	2047	2250	2495	2933	3433	2,5	2,6	67,7
Latın Amerikasası və Karib ölkələri	10223	11116	12088	13708	15361	12,3	11,5	50,3
ABŞ	54399	58074	61696	66572	70627	63,0	53,0	29,8
Yüksək gəlirli ölkələrin qalan hissəsi	37792	40086	42366	46153	49852	43,3	37,4	31,9
Qərbi Avropanın qalan hissəsi	42661	44436	46328	49267	52340	47,3	39,3	22,7

[9, s. 24]-ün əsasında müəllif tərəfindən hesablanmışdır

Məlum olduğu kimi, ölkənin (daha doğrusu, onun əhalisinin) rifahının əsas iqtisadi göstəricisi adambaşına düşən ÜDM-dir. Bu indikatora görə mənzərə maraqlıdır. 2014-2030-cu illərdə adambaşına ÜDM-in ümumən dünya üzrə 45,4% artımı gözləniləndiyi halda KYT ölkələri üzrə gözlənti 101,5%, qeyri-KYT ölkələri üzrə isə cəmi 17,3%-dir (cədvəl 4).

Bu indikator üzrə ən yüksək artım Çində (158,3%) gözlənilir. Maraqlı budur ki, növbəti yerləri də, əsasən, Çinlə qonşu olan ölkələr bölüşdürür: İndoneziya və Laos – 130,2%, Kamboca və Banqladeş – 128%, Vyetnam – 125,1%, Hindistan – 118,9%, Şri Lanka – 117,8% (cədvəl 4).

Qazaxıstanda adambaşına ÜDM-in artımı 103,1%, Qırğızıstanda – 98,6%, Türkiyədə – 57,0%, İranda – 40,1%, Pakistanda – 58,5%, Rusiyada isə 73% səviyyəsində gözlənilir (cədvəl 4).

Tədqiq olunan müddət ərzində dünya üzrə məcmu ixracın 1,7% artımı proqnozlaşdırılır və bu artıma əsas töhfəni məhz KYT ölkələri verəcək: bu ölkələrdə artım digər ölkələrlə müqayisədə 4 dəfə çox olacaq (KYT ölkələri üzrə artım 2,8%, KYT ölkələri üzrə – 0,7%) (cədvəl 5). Əlamətdar olan KYT ölkələrində emal sənayesi məhsulları üzrə ixrac artımının yüksək olmasıdır. İqtisadiyyatı əsasən zəif olan

həmin ölkələrdə bu, emal sənayesinin güclü inkişafı deməkdir. Məlum olduğu kimi, müasir inkişaf etmiş iqtisadiyyatlarda istehsalın 70%-dən çoxu xidmət sferasının payına düşür. Bu, inkişaf etmiş ölkələrin maddi nemətlərə tələbatının tam ödənilməsi ilə izah olunur – bu ehtiyacların tam qarşılınması bu ölkələrdə turizm və əyləncə kimi dəbdəbə xidmətlərinin inkişafını şərtləndirmişdir. Lakin orta və aşağı gəlirli KYT ölkələrində maddi tələbatın ödənilməsi aşağı səviyyədə olduğundan bu sektorun inkişaf etdirilməsi ilkin zərurətdir. Eyni fikir bu göstərici üzrə ikinci olan kənd təsərrüfatına aiddir, belə ki, dünyada 1 milyarda yaxın yarıac həyat sürən insanların əksəriyyətinin KYT-yə daxil olan Cənubi Asiya və Afrikada yaşaması məlum faktır.

Cədvəldən göründüyü kimi, Azərbaycanın əsas strateji tərəfdaş ölkələrində də ixracda hətta Çini də (2,7%) üstələyən yüksək artım gözlənilir: Pakistanda 9,8%, Türkiyədə 5,8%, Qırğızıstanda 5,4%, İranda 4,2%. Maraqlı budur ki, Pakistanda belə yüksək artım ancaq emal sənayesi hesabına olacaq, qalan sahələrdə, əksinə, azalma proqnozlaşdırılır. Emal sənayesində ən yüksək artım isə İranda (21,4%) gözlənilir. Türkiyədə artım başqa ölkələrlə müqayisədə daha çeşidlidir - kənd təsərrüfatını da (1,4%), emal sənayesini də (7,1%), xidmətləri də (3,1%) əhatə edir (cədvəl 5).

Cədvəl 5.

2030-cu ildə baza ssenariyə nəzərən ixrac həcmi dəyişməsi, faizlə

Ölkə və regionlar	Cəmi	Kənd təsərrüfatı	Emal sənayesi	Xidmətlər	Digər sahələr
Dünya	1,7	2,8	2,1	0,8	0,1
KYT ölkələri	2,8	2	3,9	0,5	-0,2
Qeyri-KYT ölkələri	0,7	3,1	0,5	1	0,7
Türkiyə	5,8	1,4	7,1	3,1	-2,8
Qazaxıstan	1,1	22,6	5,1	1,1	-1,3
Qırğızıstan	5,4	-13,1	11,6	8,4	-1,6
Pakistan	9,8	-31,7	14,2	-1,6	-5,8
İran	4,2	4,6	21,4	9,2	-5,4
Rusiya	1,2	5,9	0,9	0,1	1,3
Çin	2,7	7,2	2,7	1,9	-3,0

Mənbə: [9, s. 30-33]

İdxalın artımında da KYT ölkələri digər ölkələri üstələyir: uyğun olaraq, 5,4% və 2,0% (cədvəl 6). Bu fakt KYT ölkələrində gəlirlərin daha yüksək artımı ilə şərtlənir (cədvəl 3, cədvəl 4). Bu göstərici üzrə də Qırğızıstan çox irəlidedir

(17,5%). Diqqətli müşahidə göstərir ki, Azərbaycanın tərəfdaş ölkələri arasında, əvvəla, idxalın artımı bütün sektorları əhatə edir, ikincisi də, ən çox artım kənd təsərrüfatı məhsullarında gözlənilir. Məsələn, idxalının ümumi artımı

9,3% olan Pakistanda kənd təsərrüfatı məhsullarının artımı 52,4%, Qırğızıstanda isə 35,1% olacaq. Xidmət idxalının artımı ümumən yüksək deyil (cədvəl 6).

Cədvəl 6.

2030-cu ildə baza ssenariyə nəzərən idxal həcmının dəyişməsi, faizlə

Ölkə və regionlar	Cəmi	Kənd təsərrüfatı	Emal sənayesi	Xidmətlər	Digər sahələr
Dünya	3,4	4,6	4,1	1,9	0,4
KYT ölkələri	5,4	6,2	6,4	3,9	1,4
Qeyri-KYT ölkələri	2,0	2,1	2,6	1,0	-0,5
Türkiyə	8,5	13,4	9,2	6,2	3,2
Qazaxıstan	3,4	11,2	3,2	3,7	1,6
Qırğızıstan	17,5	35,1	17,9	12,9	11,9
Pakistan	9,3	52,4	6,7	7,7	-7,4
İran	7,4	7,6	8,8	3,3	7,8
Rusiya	2,8	5,2	2,7	2,9	0,9
Çin	5,6	4,4	7,4	4,5	0,9

Mənbə: [9, s. 38-41]

Nəticə

Araşdırma aşağıdakı nəticələri çıxarmağa imkan verir:

- Təbii ki, KYT üzrə nəzərdə tutulan investisiyalar həm coğrafiyaya aid olan bütün ölkələri əhatə etmir. Həmçinin KYT-yə cəlb olunan ölkələrdə də bütün regionlarda KYT çərçivəsində infrastruktur layihələrinin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulmur. Bununla bərabər KYT həm global səviyyədə, həm də ölkələrin daxilində bütün regionlara təsir edir. Məsələn, sərhəd keçidlərinin sadələşdirilməsi bütün regionlar üçün xarici ticarəti asanlaşdıracaq, sürətlərin artımı isə ticarət xərclərini azaldacaq.

- Nəqliyyat infrastrukturuna qoyulan investisiyalar nəticəsində iki kateqoriya regionlar ən çox rifahın artımı baxımından yararlanırlar [10, s. 24]:

- nəqliyyat xərcləri əhəmiyyətli dərəcədə azalanlar;

- işçilər üçün cəlbədar olan ərazilər, hətta ixracda müqayisəli üstünlüyə malik olmasalar belə.

- Nəqliyyat infrastrukturuna layihələrinin təsirlərinin effektivliyi əlavə amillərdən asılı olmaqla müxtəlif ölkə və regionlarda fərqlidir.

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. de Soyres F., Mulabdic A., Murray S., Rocha N., Ruta M. How Much Will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs? – WBG, WPS 8614, 2018. – 43 p.

2. Trebilcock M., Rosenstock M. Infrastructure Public–Private Partnerships in the Developing World: Lessons from Recent Experience. // Journal of Development Studies, 2015, No. 51, pp. 335–354

3. Harris C., Chao J. Declining private investment in infrastructure – a trend or an outlier? – July 20, 2017 / <https://blogs.worldbank.org/ppps/declining-private-investment-infrastructure-trend-or-outlier>

4. Foster V., Briceno-Garmendia C.M. Africa's Infrastructure: A Time for Transformation - The World Bank: Washington, DC, USA, 2009. - 386 p. - ISBN 978-0-8213-8041-3

5. Quim A. Transport Corridors for Wider Socio–Economic Development // Sustainability 2019, 11, 5248; doi:10.3390/su11195248

6. Sequeira S., Hartmann O., Kunaka Ch. Reviving Trade Routes. Evidence from Maputo Corridor. - World Bank Group, SSATP, 2014. – 89 p.

7. Learning Materials on Transport Corridors. – UN ESCAP, 2020. – 66 p.

8. Chen M.X., Lin C. Foreign Investment across the Belt and Road: Patterns, Determinants and Effects. - WBG, WPS 8617, 2018. – 77 p.

9. Maliszewska M., van der Mensbrugge D. The Belt and Road Initiative Economic, Poverty and Environmental Impacts. – WB Policy Research Working Paper 8814 Macroeconomics, Trade and Investment – WB: April 2019. – 69 p.

10. Lall S. V., Lebrand. Who Wins, Who Loses? Understanding the Spatially Differentiated Effects of the Belt and Road Initiative. – WB,

Social, Urban, Rural and Resilience Global Practice, Policy Research Working Paper 8806, 2019. – 55 p.

Шамиль АЗИЗОВ, д.ф.э.

**Докторант АГЭУ по степени доктора наук
Помощник директора Центра Гейдара Алиева**

ОЖИДАЕМЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ИНИЦИАТИВЫ "ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ"

Резюме

Инициатива “Один пояс, один путь” (ИПП), выдвинутая в 2013 году, реализуется динамично. Если проекты, реализуемые по этой инициативе, до сих пор в основном охватывали соседние с Китаем страны, то после освобождения Азербайджаном своих земель и, следовательно, открытия Среднего коридора, проекты, предназначенные для нашей страны, становятся актуальными. В связи с этим особый интерес представляет текущее состояние ИПП, понимание особенностей реализуемых в его рамках проектов и изучение ожидаемых эффектов.

В статье представлен обзор исследований, проведенных в этой области. Реализованные инвестиции и сделанные прогнозы анализируются с экономической точки зрения.

Ключевые слова: инициатива "Один пояс, один путь", инвестиции в инфраструктуру, изменение ВВП, изменение экспорта

**Shamil AZIZOV, Doctor of Philosophy in Economics
Doctoral student of ASUE with the degree of Doctor of Sciences
Assistant to the Director of the Heydar Aliyev Center**

EXPECTED CONSEQUENCES OF THE "ONE BELT, ONE ROAD" INITIATIVE

Summary

The “One Belt, One Road” Initiative (BRI), put forward in 2013, is being implemented dynamically. If the projects implemented under this initiative have so far mainly covered the countries neighboring China, then after the liberation of their lands by Azerbaijan and, consequently, the opening of the Middle Corridor, the projects intended for our country become relevant. In this regard, of particular interest is the current state of the BRI, understanding the specifics of the projects implemented within its framework and studying the expected effects.

The article presents an overview of the research conducted in this area. Realized investments and made forecasts are analyzed from an economic point of view.

Keywords: One Belt, One Road initiative, infrastructure investments, GDP change, export change