

“Bir kəmə, bir yol” təşəbbüsünün gerçəkləşməsinin iştirakçı ölkələrin iqtisadiyyatına və rifahına təsiri

Ş.E. Əzizov, i.ü.f.d.

Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti

e-mail: azizov_shamil@yahoo.com

Açar sözlər: “Bir kəmə, bir yol” təşəbbüsü, infrastruktur investisiyaları, daşınma xərcləri, iqtisadi rifah, ÜDM.

DOI.10.37474/0365-8554/2023-10-46-52

Влияние реализации инициативы “Один пояс, один путь” на экономику и благосостояние стран-участниц

Ш.Э. Азизов, д.ф.э.н.

Азербайджанский государственный экономический университет

Ключевые слова: инициатива “Один пояс, один путь”, инвестиции в инфраструктуру, транспортные расходы, экономическое благополучие, ВВП.

Учитывая важную позицию Азербайджана в инициативе “Один пояс, один путь” (ИПП), вопрос эффективности инвестиций нашей страны в рамках этой инициативы приобретает большое значение. С другой стороны, учитывая сложность оценки эффективности государственных инфраструктурных проектов, в статье рассматриваются исследования, проведенные по этой инициативе, и последствия будущих проектов.

В то же время предлагается классификация таких эффектов.

Два эффекта инфраструктурных проектов, конечной целью которых является повышение благосостояния населения – непосредственное воздействие на домашние хозяйства и влияние на благосостояние населения через повышение эффективности бизнеса.

Для объяснения некоторых эффектов выдвигаются гипотезы.

Qlobal və regional nəqliyyat infrastrukturunu layihələrinin reallaşdırılması bunu qəbul edən ölkənin Ümumi Daxili Məhsuluna (ÜDM) bir neçə istiqamətdə təsir göstərir.

– İlk növbədə ÜDM-in komponenti olmaqla investisiyaların ÜDM-i birbaşa artırması.

– Bu investisiyaların multiplikativ effekti.

– İnvestisiyaların gerçəkləşdirilməsi üçün əlavə cəlb olunan işçi qüvvəsinin gəlirləri hesabına istehlakın və əlavə istehsalın yaranması nəticəsində ÜDM-in artımı.

– Zəmanə qənaət sayəsində əməyin və kapitalın məhsuldarlığının artması hesabına artım.

The impact of the implementation of the “One Belt, One Road” initiative on the economy and well-being of the participating countries

Sh.E. Azizov, PhD in Ec. Sc.

Azerbaijan State University of Oil and Industry

Keywords: One Belt, One Road initiative, infrastructure investments, transport costs, economic well-being, GDP.

Considering the important position of Azerbaijan in the “One Belt, One Road” initiative (BRI), the issue of the effectiveness of our country's investments within this initiative is of great importance. On the other hand, given the complexity of evaluating the effectiveness of public infrastructure projects, the article examines the research conducted on this initiative and the consequences of future projects.

At the same time, a classification of such effects is proposed.

Two effects of infrastructure projects, the ultimate goal of which is to increase the welfare of the population – a direct impact on households and an impact on the welfare of the population through improving business efficiency. Hypotheses are put forward to explain some of the effects.

lin məhsuldarlığının artması hesabına artım.

– Daşınma xərclərinin azalması sayəsində əmtə və məhsulların satış qiymətində azalma və bununla bağlı əhalinin alıcılıq qabiliyyətinin artması nəticəsində istehsalın, yəni ÜDM-in artması. Bu, həm ölkədaxili daşınmalar, həm də Kəmə və Yol Təşəbbüsü (KYT) kimi regional layihələrlə əlaqədar idxal olunan məhsulların da qiymətlərinə aiddir. İdxal olunan son məhsullar ÜDM-in, azalmasına səbəb olur. Ona görə də biz idxal məhsullarında qiymətin azalması deyəndə qəbul edən ölkə üçün aralıq məhsulları nəzərdə tuturuq. Azər-

baycana idxal olunan belə xammallar çeşidli olduğundan (məsələn, süd sənayesi üçün süd tozu), ölkəmiz üçün bu amil böyük önəm kəsb edir.

Biz eyni zamanda ÜDM-lə bilavasitə əlaqəli olan rifaha təsirləri də araşdırırıq. Bir tədqiqatda ümumi qənaət ondan ibarətdir ki, KYT-dən kənarda olan ölkələrdə rifah artımı KYT ölkələri ilə müqayisədə daha yüksək olur və bu onunla izah olunur ki, sonuncuların infrastruktur xərcləri də artır. Monqolustan kimi bəzi yoxsul ölkələrdə kapital infrastruktur xərclərini Çin öz üzərinə götürsə də, belə iri layihələrdə istismar xərcləri də böyük olur ki, bu da əsasən investisiyaları qəbul edən ölkənin üzərinə düşür. Bundan başqa KYT çərçivəsində idxal rüsumlarının azaldılması tələbi də dövlətin gəlirlərinin azalmasına səbəb olur ki, rifahın hesablanması bu da nəzərə alınmalıdır. İdxal rüsumlarının azalması ölkə daxilində satış qiymətlərinin azalmasına gətirib çıxarır ki, bu da əksinə insanların rifahının yüksəldilməsinə töhfə verir.

KYT-nin ÜDM-ə və sosial-iqtisadi rifaha təsiri

Bir tədqiqatda müəyyən amillər nəzərə alınmaqla belə bir qənaətə gəlmək olur ki, KYT-nin əsas ölkələrində rifahın yüksəlmə tempi infrastrukturun təkmilləşməsilə müqayisədə 18 % az, tariflərin 50 % azaldılması şərtində isə 20 % az olacaqdır [1].

Həm də ticarət xərclərinin azalması rifahın dəyişməsinin yalnız 15 %-ni izah edir ki, bu da ÜDM-in dəyişməsinə təsirdən 2 dəfə kiçikdir. İnfrastruktur xərcləri də nəzərə alınmaqla bu effektlər daha kiçik, bəzi hallarda isə mənfi ola bilər. Məsələn, Laosda rifahın artımı ÜDM-in artımından 3 dəfə geri qalacaq. Amma KYT dəhlizində yerləşən, lakin infrastruktur xərcləri olmayan Qətər, Küveyt və Səudiyyə Ərəbistanı kimi ölkələrdə ÜDM artımı ilə rifahın artımı üst-üstə düşür. Qeyd edilən bu amil o qədər güclüdür ki, tədqiqat rifahın artımı ilə investisiyalar arasında korrelyasiya ya müsbət olmaqla çox cüzdür, bəzi hallarda isə mənfi. Bu tədqiqatda yüksək infrastruktur xərcləri səbəbindən Azərbaycanın da rifah itkisi proqnozlaşdırılır. Burada daha bir risk amili ondan ibarətdir ki, son hesabda infrastruktur xərcləri nəzərdə tutulandan yüksək ola bilər [1].

“Bir kəmə, bir yol” təşəbbüsünün gerçəkləşməsi “İnkişaf edən Şərq Əməkdaşlığı” ölkələrində ÜDM-in 2.6–3.9 % artımına səbəb olacaqdır ki, bu da bütün dünya üzrə artımdan çoxdur. Malayziya, Vyetnam və Kambocada ÜDM-də artımın daha

yüksək olması gözlənilir [2].

Məsələn, KYT sayəsində bütün ölkələr üzrə ÜDM-in orta artım tempi 1.46 % kimi qiymətləndirildiyi halda Kamboca üçün 6.9 % rəqəmi göstərilir. KYT ölkələrində alıcılıq qabiliyyətinin və buna görə də Çin bu ölkələrə ixracının artması hesabına Çin ÜDM-nin əlavə 2.48 % artması proqnozlaşdırılır. Tanzaniya və Keniya kimi Sub-Saharanın yoxsul ölkələrində yüksək artım burada tikiləcək limanların və bunun nəticəsi olaraq bu ölkələrin ticarət-investisiya əlaqələrinin genişlənməsi hesabına gözlənilir. Məsələn, Tanzaniyada bu artım 2.87 % civarında qiymətləndirilir. KYT-nin müəyyən mənada uc nöqtələri olan, bir tərəfdən Şərqi Asiya və Sakit okean regionunda artım 2.14 %, digər tərəfdən Avropada 1.46 % kimi göstərilir [1].

Aparılan araşdırmaların nəticələri göstərmişdir ki, nəqliyyat infrastrukturunu layihələri KYT ölkələrində ÜDM-i 3.35 %, infrastrukturun dəyəri kimi hesablanan rifahı isə 2.8 %, qeyri-KYT ölkələrində ÜDM-i 2.61 %, dünya üzrə ÜDM-i isə 2.87 % artırır [3]. İştirakçı ölkələrdə sərhəd gecikmələri və idxal-ixrac rüsumlarının iki dəfə azaldılması şərtində isə bu layihələrin sosial təsirinə 4 dəfə artacağı müəyyən edilmişdir. İnfrastruktur layihələrlə paralel siyasi islahatların aparılması bu effekti daha da yüksəldir [3].

Banqladəşdə ÜDM-in 7 %, Hindistanda 3 %, Pakistanda 4 %, Myanmada 6 % artımı gözlənilir. Okeana çıxışı olmayan ölkələrdə (Qazaxıstan, Qırğızıstan, Türkmənistan, Özbəkistan, Tacikistan, Laos Xalq Demokratik Respublikası və Monqolustan) bu artım 5–10 % arasında dəyişir. Kamboca kimi aşağı gəlirli ölkələrdə 10 % artım proqnozlaşdırılır [4].

Hətta zəif fərzçiyələr əsasında model hesablamaları dünya ticarətinin 5 % artımı halında 2030-cu il üçün qlobal rifahın dünya ÜDM-in 1–3 % həcminə artımını göstərir və qeyd olunur ki, bu artımın böyük hissəsi KYT ölkələrinin payına düşəcək. Uyğun olaraq, bu ölkələrdə ÜDM-in artım tempinin 0.1–0.7 % təşkil edəcəyi gözlənilir [5].

Çin mütəxəssisləri tərəfindən KYT üzrə nəqliyyat investisiyalarının müxtəlif ölkələr üzrə ÜDM və iqtisadi rifaha təsirinə Qlobal ticarətə analizi layihəsi (Global Trade Analysis Project – GTAP) simulyasiya modelinə əsaslanan maraqlı tədqiqat təqdim olunur [6]. KYT-nin əhatə etdiyi 44 ölkə/region və iqtisadiyyatın 57 sektorunun cəlb olunduğu tədqiqatda Çin korporasiyalarının nəqliyyat sərmayəsi qoyduqları 17 ölkədə nəqliyyat inves-

tisialarının daşıma xərclərinə təsiri araşdırılır (cədvəl 1).

Cədvəl 1

Ölkə	İnvestisiyanın həcmi, mln. ABŞ dolları
İndoneziya	5030
Laos XDR	3170
Kamboca	2450
Şri-Lanka	1870
Tailand	1870
Pakistan	1620
Rusiya Federasiyası	1340
Bağlades	860
Sinqapur	800
Türkiyə	690
Birləşmiş Ərəb Əmirlikləri	610
Qazaxıstan	560
Vyetnam	440
Filippin	400
Malayziya	390
Azərbaycan	270
Belarus	160
Cəmi	1384

Tədqiqatda Çin şirkətlərinin 2014–2020-ci illərdə müxtəlif ölkələrə KYT çərçivəsində nəqliyyat infrastrukturuna yatırdığı investisiyaların müəlliflər tərəfindən həcmi hesablanır və qeyd edilir ki, bu illər ərzində investisiyalar 19.5 % artmışdır [6].

Cədvəl 1-dən göründüyü kimi, bu illərdə Çin şirkətlərinin əsas maraq dairəsi qonşu ölkələr olmuşdur ki, bu da təbii ki, 5 mlrd. dollardan çox ən böyük sərmayə ilə İndoneziyaya yatırılmışdır. Azərbaycana yatırımların nisbi kiçikliyinə üç səbəbini qeyd edə bilərik:

- Azərbaycanın nisbi uzaqlığı – nəqliyyat xətlərinin hələ ölkəmizə çatmaması;
- Zəngəzur dəhlizi ətrafındakı qeyri-müəyyənlik;
- Azərbaycanın siyahıda sadalanan ölkələrlə

müqayisədə bir çoxundan iqtisadi cəhətdən daha zəngin olması səbəbilə nəqliyyat investisiyaları daxili resurslar hesabına həyata keçirilir.

Tədqiqat üç ssenari üzrə həyata keçirilir: regiondaxili investisiyaların təsiri; regionlararası investisiyaların təsiri; bu iki tip investisiyaların kombinə olunmuş təsiri [6]. Bundan başqa qısa və uzunmüddətli effektlər qiymətləndirilir.

Regiondaxili ssenari üzrə əldə olunan əsas qənaətlər aşağıdakılardan ibarətdir [6]: uzunmüddətli dövrdə 16 ölkədə real ÜDM-in səviyyəsi aşağı olacaq; 23 ölkədə iqtisadi rifah səviyyəsi azalacaq.

Paradoks hal ondan ibarətdir ki, əksər Qərbi və Mərkəzi Asiya ölkələrində, həmçinin Avropa İttifaqına daxil olmayan Şərqi Avropa ölkələrində regiondaxili investisiyalar nəticəsində daşıma xərclərinin azalmasının ölkəyə cüzi, hətta mənfəətli təsirləri ola bilər. Tədqiqat belə təsirləri Pakistan, Vyetnam və Tailandda xüsusilə güclü olduğunu göstərir. Bu maraqlı nəticə onunla izah oluna bilər ki, nəqliyyat infrastrukturunun yaxşılaşması ticarət rəqabətini yüksəldə və yerli şirkətlərin müflisləşməsinə səbəb ola bilər. Azərbaycan hökuməti də bu amili nəzərə almalı və daxili istehsalçıları sıxışdırıran xarici investisiyalara ehtiyatla yanaşmalıdır.

Regionlararası ssenari üzrə əldə olunan əsas qənaətlər aşağıdakılardan ibarətdir [6]:

- 28 ölkədə real ÜDM-in artımı gözlənilir.
- Bu effekt ölkələr üzrə eyni deyil. Məsələn, Laos və Kamboca kimi nisbətən yoxsul Cənub və Cənub-Şərqi Asiya ölkələrində müsbət təsir yüksək olduğu halda, Sinqapur və Tailand regionlararası ticarət xərclərinin azalmasından cüzi mənfəət əldə edə bilər.
- İnvestisiya nəticəsində real ÜDM-in qısamüddətli dövrdə artımını 0.173 %, uzunmüddətli dövrdə isə 0.04 % yüksəldir. Ən böyük artım Laos və Kambocada nəqliyyat investisiyaları nəticəsində ən yüksək artım olduğu halda Tailand və Vyetnamda ÜDM, uyğun olaraq, 0.031 % və 0.022 % azalmışdır. Mərkəzi və Şərqi Avropa ölkələrinə

Cədvəl 2

İxracatçılar	KYT-dən KYT-yə	İdxalatçılar					
		Şərqi Asiya və Sakit okean	Avropa və Mərkəzi Asiya	Orta Şərq və Şimali Afrika	Cənubi Asiya	Sub-Sahara Afrikası	Qeyri-KYT regionları
Şərqi Asiya və Sakit Okean		5.88	8.63	10.98	0.75	-4.05	9.86
Avropa və Mərkəzi Asiya		0.27	9.59		0.29	23.82	18.35
Orta Şərq və Şimali Afrika		-1.76	37.87	3.76	25.90	8.21	8.59
Cənubi Asiya		5.98	13.86	8.52	1.12	-1.45	5.65
Sub-Sahara Afrikası		16.95	22.37	11.00	17.43	-0.28	15.03

təsir isə cüzi olmuşdur: qısamüddətli dövrdə real ÜDM artımı 0.0017 %, uzunmüddətli dövrdə isə 0.0002 % təşkil etmişdir.

– Ümumən qısamüddətli dövrdə 29 ölkədə ticarət marjalarının azalması nəticəsində əhalinin rifahı yüksəlmişdir. Tədqiqatın nəticələrinə görə uzunmüddətli dövrdə bu proses 32 ölkəni əhatə edəcəkdir.

– Nəqliyyat infrastrukturuna investisiyaların ilk baxışdan paradoks hal göründən nəticələrindən biri də bəzi ölkələrdə (məsələn, Çexiya, Xorvatiya, Estoniya, Səudiyyə Ərəbistanı) ÜDM-in uzunmüddətli dövrdə mənfəətli artım tempi fonunda rifahla müsbət təsirdir. Müəlliflər bunu bu ölkələrdə sosial proqramların güclü olması ilə izah edirlər.

Regionlararası və regiondaxili ticarətdəki dəyişmələr cədvəl 2-də əks olunub [1]. Göründüyü kimi, ən yüksək artım (37.9 %) Orta Şərq və Şimali Afrika regionundan Avropa və Mərkəzi Asiyaya ixracda baş verir. Bunu qeyd olunan KYT ölkələrinin iqtisadi artımı nəticəsində onların enerji daşıyıcılarına olan tələbatlarının artımı və bu tələbatların məhz Orta Şərq və Şimali Afrikadan əlavə neft idxalı ilə izah etmək olar. İkinci yüksək göstərici yenə də Orta Şərq və Şimali Afrika regionundan Cənubi Asiyaya ixracdır (25.9 %). Göründüyü kimi, bəzi regionlardan digərlərinə ixracda, hətta Sub-Sahara Afrikasının daxilində azalma da müşahidə olunur. Göründüyü kimi, bu azalmalar yoxsul regionlardan ixraclardır.

Hipotez. Ona görə də bu faktın məntiqi izahı ondan ibarət ola bilər ki, daşımaların ucuzlaşması nəticəsində nisbətən inkişaf etmiş və yüksək texnologiyalara malik olan ölkələr həmin zəif ölkələrə bazarlardan sıxışdırılacaq.

Başqa bir tədqiqatda KYT-nin ümumi effekti kimi bu ölkələr daxilində ticarətin 4.1 % artımı proqnozlaşdırılır. Tədqiqatda iki ssenari əsasında qiymətləndirmələr aparılmış və belə bir qənaətdə gəlinmişdir ki, ən pis halda ticarət səmərəsi 1.5–5.5 % arasında, ən yaxşı halda isə 2.3–8.6 % arasında dəyişə bilər. Ən böyük təsirlər Şərqi Asiya və Sakit okean regionu, həmçinin Afrikanın Saharadan cənubdakı ölkələri üzrə gözlənilir: ən pis halda, uyğun olaraq, 5.5 % və 5.1 %, ən yaxşı halda, uyğun olaraq, 8.5 % və 8.6 % [7].

Digər tədqiqatlarda da müxtəlif nəticələr alınmışdır:

- nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşməsi nəticəsində bütün dünyada ÜDM 2.87 %, KYT ölkələrində 3.35 %, qeyri-KYT ölkələrində isə 2.61 % artacaq. KYT ölkələrində rifah 2.81 % artacaq [1];

– KYT ölkələrində iqtisadi artımın güclənməsi nəticəsində enerji daşıyıcılarına artan tələb sayəsində karbohidrogen ixracatçıları ölkələrində ÜDM artımı daha da sürətlənəcək [1].

Tədqiqatların təhlili nəticəsində aşağıdakı proqnozlar verilir [5]:

- 2030-cu ildə global real gəlir baza səviyyə ilə müqayisədə 0.7 % artacaq.
- bu artımın 70 %-i KYT regionu ölkələrinin, 20 %-i isə Çinin payına düşür.
- faiz ifadəsində real gəlirin 10.5 %-lik ən böyük artımı Pakistanda, 10.4 % Qırğızıstanda qiymətləndirilir. Tailand (8.2 %) və Malayziyada (7.7 %) da yüksək artım gözlənilir. İnfrastruktur xərcləri də nəzərə alınmaqla Çində artım 0.7 % olacaq.
- KYT-yə daxil olmayan ölkələrdə 0.3 % artım hesablanır ki, bunun da böyük hissəsi Efiopiya, Avropa və digər yüksək gəlirli ölkələrə aiddir.
- 2030-cu ildə dünya ixracı baza səviyyə ilə müqayisədə 1.7 % artacaq ki, bu da 2014-cü il dolları ifadəsində 565 mlrd. dollardır.
- ixracın artımının əsas hissəsi (438 mlrd. dollar) KYT ölkələrinin payına düşür ki, bu da həmin ölkələr üzrə ixracın 2.8 % artması deməkdir. Ən çox artım Tailand (15 %), Malayziya (12.4 %) və Pakistanda (10 %) gözlənilir. Qeyri-KYT ölkələrində artım cüzi olacaq – 0.7 %.
- idxalın artımı ixracla müqayisədə çox olacaq: 2030-cu ildə baza səviyyə ilə müqayisədə 3.4 %. İdxalda ən böyük artım Tailand (21.4 %), Malayziya (18.5 %) və Qırğızıstanda (17.5 %) olacaq.

KYT-nin daxili istehsalın məhsuldarlığına təsiri

Nəqliyyat infrastrukturuna investisiyaların bu investisiyaları qəbul edən ölkədə məhsuldarlığına təsiri haqqında da xeyli sayda tədqiqatlar aparılıb ki, bunların ətrafı icmal ədəbiyyat [8]-də verilir. Burada əsas ideya ondan ibarətdir ki, nəqliyyat infrastrukturunu təkmilləşən ölkə güclü transmilli korporasiyalar üçün maraq kəsb edir və burada qabaqcıl texnologiyaların ölkəyə transferində aşağıdakı hallar qeyd edilir.

1. *Milli şirkətlərin xarici investorlar tərəfindən alınması.* Bu halda şirkətlərdə məhsuldarlığın və əməkhaqlarının, ümumən ölkədə işə məşğulluğun artması müşahidə olunur. Məsələn, Macarıstan üzrə aparılan bir tədqiqatda bu səbəblə əməkhaqlarının 12–27 % artımı qeyd edilir [9].

Başqa tədqiqat İndoneziyada torpaqların xarici mülkiyyətə verilməsi üç il ərzində 13.5 % artmışdır [8].

KYT-çərçivəsində və ondan kənarda da Çinin

xarici ölkələrdə sərmayələri nəticəsində məhsuldarlıq, əməkhaqlar, məşğulluq, istehsal həcmi və ixrac artır.

2. *Digər daxili şirkətlərə təsir.* Burada üç istiqamət qeyd olunur:

– sahədaxili və ya üfüqi təsirlər. Tədqiqatlar bu effektlərin cüzi olduğunu göstərir və bu, ölkəyə daxil olmuş xarici şirkətlərin yerli məhsul və istehsal amilləri bazarındakı rəqabəti ilə izah olunur. Bu məsələdə transmilli korporasiyalarla (TMK) şaquli əlaqədə olan daxili şirkətlər daha uğurlu olur.

– əks əlaqə vasitəsilə sahələrarası təsirlər. Belə təsirlər nisbətən yüksəkdir. Məsələn, bir tədqiqata görə Litvada xarici təchizatçı şirkətlərin fəaliyyətinin bir standart konarlaşma qədər artması daxili şirkətlərin istehsalını 15 % artırır [8].

– birbaşa əlaqə vasitəsilə sahələrarası təsirlər. İndoneziya, Macarıstan, Çexiya və Banqladəşdə xarici şirkətlərin ölkəyə gəlməsinin milli şirkətlərə müsbət təsiri müşahidə olunur və bütün hallarda xarici şirkətlərlə iqtisadi əlaqənin vacibliyi qeyd olunur [8].

3. *Birbaşa xarici investisiyaların (BXİ) daxili xidmət sektorlarına təsiri.* Çoxsaylı tədqiqatlar telekommunikasiya və bank xidmətləri sahəsində BXİ-lərin daxili şirkətlərin məcmu faktor məhsuldarlığının (TFP – total factor productivity) artırdığını təsdiqləyir. Məsələn, 2012-ci ildə Çilidə aparılan tədqiqat göstərir ki, ölkənin xidmət sahələrinə yönəldilən BXİ-lər bu ölkənin emal-edici sənayesində TFP-lərin artımının 7 %-ni şərtləndirir. Hindistan, Rumıniya və digər ölkələr üzrə aparılmış tədqiqatlar da BXİ-lərin belə müsbət effektlərini təsdiqləyir [8].

4. *Digər dolayı amillər.* BXİ-lərin daxili firmaların məhsuldarlığına təsir gücünün miqyası bir sıra başqa amillərdən də asılıdır. Məsələn, BXİ-nin növü, daxili iqtisadi siyasət, ölkənin BXİ-ni həzm etmə qabiliyyəti. Sonuncu amil, yəni BXİ-nin absorbsiya qabiliyyəti əhəmiyyətli dərəcədə ölkədə elmi-texniki potensialın inkişafından asılıdır. Məsələn, bu baxımdan tədqiqat və işləmələrin, həmçinin texnoloji səviyyənin yüksək və savadlı işçilərin çox olduğu İndoneziyada BXİ-dən dolayı bəhrələnmə də yüksək səviyyədədir. Başqa tədqiqat göstərir ki, xaricilərlə birgə şaquli inteqrasiya belə təsirləri gücləndirir. Eyni zamanda iqtisadi islahatlar (xarici ticarətin liberallaşdırılması, vergi subsidiyaları, müqavilələrin dərinliyi və s.) da bu effektlərə müsbət təsir edir [8].

Məsələn, araşdırma göstərir ki, müqaviləyə daxil edilən əlavə bənd ticarət həcmi 1.9 % ar-

tırır, tarif rüsumunun 1 % artımı isə idxal-ixrac əməliyyatlarını 1.8 % azaldır [7].

Əgər infrastruktur layihələrinin gerçəkləşdirilməsi nəticəsində yolların keyfiyyəti Avropa səviyyəsinə qədər yüksəlsə, KYT ölkələrinə BXİ axımının ümumi həcmi 3.6 % arta bilər. Bunun 3.5 %-i KYT-daxili investisiyaların, 4 %-i iqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatı (İƏİT) ölkələrindən KYT ölkələrinə investisiyaların, 2.7 %-i isə qeyri-KYT ölkələrinin payına düşür. Eyni qayda ilə KYT ölkələrində limanların keyfiyyətinin yüksək gəlirli ölkələrdəki limanlar səviyyəsinə qaldırılması KYT ölkələrinə BXİ-lərin ümumən 10 %, o cümlədən, İƏİT-dən 10 % və qeyri-KYT ölkələrindən 12 % artımına səbəb olacaqdır [8].

Qiymətləndirmələrə görə ticarət siyasəti Cənubi Asiya ölkələrinə güclü təsir göstərə bilər və yalnız infrastrukturun təkmilləşməsinin təsirlərini 5 dəfə artırır. Oxşar effektlər Mərkəzi Asiya, Yaxın Şərq, Şimali Afrika, Avropa və hətta KYT-yə daxil olmayan ölkələrdə də gözlənilir [1].

Onu da qeyd etmək ki, KYT layihələrinin effektivliyini mənfi qiymətləndirən tədqiqatlar da mövcuddur. Məsələn, Dünya Bankının apardığı bir araşdırmada aşağıdakı qənaətlər təqdim olunur [10]:

– Layihələrin gerçəkləşdirilməsi nəticəsində bazara çıxış imkanlarının dəyəri layihələrin dəyərinə azdır. Bu nəticə həmin layihələrin 33%-nin yeni yollar yaratmaması ilə izah olunur.

– Bəzi layihələr səmərəli kimi qiymətləndirilsə də, xüsusilə aşağı və orta gəlirli ölkələrdə bu effektivliyin reallığı daha geniş araşdırma tələb edən vacib məsələdir.

– Əldə edilən səmərə milli gəlirlə mütənəssib olduğundan əsas benefisiarlar yüksək gəlirli ölkələr olacaq. Bundan başqa Çin və Avrasiya nəqliyyat şəbəkəsi boyunca yerləşən ölkələr də yararlanırlar, lakin buna nail olmaq üçün kompleks iqtisadi məqsədəuyğunluq təhlili aparılmalı və təcrübədən məlum olduğu kimi bəzi layihələr ləğv edilməlidir.

Bu bölmədə apardığımız araşdırma aşağıdakı nəticələrə çıxarmağa imkan verir.

1. KYT-nin reallaşdırılması nəticəsində bütün Dünya üzrə daşımaların müddəti 2.2–2.5 %, KYT ölkələri üzrə 2.8–3.2 % azalacaqdır ki, bu da əhəmiyyətli qənaətdir.

2. KYT-nin gerçəkləşdirilməsi nəticəsində layihəyə cəlb olunmuş əksər ölkələr, xüsusən Şərqi Asiya və Sakit Okean bölgəsinin ölkələri böyük səmərə əldə edəcəklər.

3. Zamanın çox vacib resurs olmasını və qiymət

məmələgəlmədə böyük rolu ticarət xərclərini azaltmaqla regionlararası istehsal və dəyər zəncirində əhəmiyyətli transformasiyalara səbəb olmaqla müqayisəli üstünlüklərdə sürüşmələr yaradacaqdır.

4. Çox iri layihə olmaqla KYT-nin bütün effektlərinin dəqiq qiymətləndirilməsi qeyri-mümkündür, belə ki, burada, əvvəla, yalnız nəzərdə tutulan yollar üzrə infrastruktur təkmilləşmələri görünür, halbuki hər bir ölkə daxilində KYT-yə daxil olmayan, lakin onun təşviq etdiyi nəqliyyat infrastrukturunu layihələrinin də reallaşdırılması qaçılmazdır. İkincisi, əsasən birbaşa effektlərin qiymətləndirilməsi həyata keçirilir, halbuki çoxlu sayda əlavə müsbət və mənfi effektlər meydana çıxır.

Bundan başqa bu tədqiqatlar əsasən infrastruktur alan investisiyalar üzrə qiymətləndirmə aparır. Əslində isə KYT-nin reallaşdırılması istehsal olan BXİ-ləri də təşviq etməklə ölkələr qabaqcıl texnologiyaları da cəlb edəcək ki, bu da ölkələrin ümumi savadlılıq səviyyəsini artırmaqla müasir dünyada həlledici olan insan kapitalının və deməli, ümumən ölkələrin iqtisadiyyatlarının inkişafını sürətləndirəcəkdir.

5. Tədqiqatların mühüm nəticələrindən biri də KYT-dən bəhrələncək ölkələrdə bu bəhrələrin müntəzəm paylanmamasıdır. Məsələn, layihələrin əsas investoru olan Çin Cənubi və Cənub-Şərqi Asiyaya daha çox sərmayə qoyur, Mərkəzi və Şərqi Asiya ölkələri isə nəqliyyat infrastrukturlarını əsasən öz resursları hesabına təkmilləşdirəcəklər. Bundan başqa kapital və insan resurslarının inkişaf səviyyəsi investisiyaların absorbsiya effektivliyinə əhəmiyyətli təsir göstərir. Məsələn, fiziki və insan kapitalının nisbətən inkişaf etdiyi Malayziya və İndoneziyanın yararlanma səviyyəsi digər Cənubi və Cənub-Şərqi Asiya ölkələri (məsələn, Şri-Lanka, Banqladəş) ilə müqayisədə daha yüksək olacağı gözlənilir.

6. Avropa ölkələrində fiziki və insan kapitalının səviyyəsinin yüksək olmasına baxmayaraq, əksər tədqiqatlar bu ölkələrin KYT-dən yararlanma dərəcəsini aşağı qiymətləndirirlər. Biz bunun bir səbəbini kapitalın verimliliyinin azalma qanunu ilə izah edirik. Bu fakt rifah məsələsində özünü daha qabarıq göstərir. Biz bu məsələ ilə əlaqədə olaraq aşağıdakı hipotezləri irəli sürürük.

Hipotez 1. Dünyanın digər ölkələri, xüsusən də Asiya və Afrika ölkələri ilə müqayisədə qeyri-təbii və ədalətsiz olaraq həddindən yüksək rifah səviyyəsinə malik olan Qərbi Avropa ölkələri, bir tərəfdən, KYT-dən yararlanırlar da, yüksək potensiala malik olan yoxsul ölkələrdə fiziki və insan kapitalının KYT sayəsində yüksəlməsi və bunun nəticəsi olaraq müqayisəli üstünlüklərin yenidən bölüşü və bunun da nəticəsi olaraq dəyər zəncirlərinin transformasiyası çox yüksək gəlirli ölkələrdə rifahın artım tempini azalda bilər, müəyyən hallarda isə rifahın aşağı düşməsinə səbəb ola bilər! Bu prosesi sürətləndirən digər amil də mövcuddur.

Hipotez 2. Məlumdur ki, inkişaf etmiş ölkələrin iqtisadi çiçəklənməsinin bir mühüm amili də araşdırma və yaşayış üçün gözəl şərait və qat-qat yüksək məşğulluq təmin etməklə dünyanın hər yerindən yüksək ixtisaslı peşəkarların cəlb olunmasıdır. Yuxarıda tədqiq etdiyimiz araşdırmalar KYT-nin bir sıra ölkələrində məşğulluğun və əməkhaqlarının artımını proqnozlaşdırır. Eyni zamanda bu ölkələrdə gözlənilən iqtisadi, dirçəliş ölkədən be-yin axınının qarşısını alacaq. Bu isə, bir tərəfdən, iqtisadiyyatın və rifahın yüksəlməsini, digər tərəfdən, hazırda yüksək gəlirlərə malik olan inkişaf etmiş ölkələrin iqtisadi durumunu zəifləməsinə şərtləndirəcək. O da nəzərə alınmalıdır ki, ailə əlaqələrinə üstünlük verən Şərq mədəniyyətində vətəndaş qalma meyli yüksəkdir.

Nəticə

1. Nəqliyyat infrastrukturunu, ən azı uzunmüddətli dövrdə ÜDM-in artımına əhəmiyyətli təsir göstərir [4].

2. KYT ölkələrində ixrac və idxal da artacaq, lakin idxalın artım tempi daha yüksək olacaq.

3. ÜDM, ixrac və idxalın artım tempi qeyri-KYT ölkələri ilə müqayisədə çox yüksək olacaq.

4. KYT-nin təsir effektləri dövlətlər tərəfindən aparılan islahatların və onların icrasının keyfiyyətindən əhəmiyyətli dərəcədə asılıdır.

5. Müxtəlif tədqiqatlarda müxtəlif kəmiyyət qiymətləndirmələri göstərilərsə də, ümumi tendensiya, demək olar ki, eynidir.

1. *De Soyres F., Mulabdic A., Ruta M.* Common Transport Infrastructure A Quantitative Model and Estimates from the Belt and Road Initiative – WBG, WPS 8801, 2019, 43 p.
2. *de Soyres F.* The Growth and Welfare Effects of the Belt and Road Initiative on East Asia Pacific Countries // *Macroeconomics, Trade and Investment*, October, 2018, No. 4, pp. 1-4. – World Bank Group
3. *de Soyres F., Mulabdic A., Ruta M.* Common Transport Infrastructure A Quantitative Model and Estimates from the Belt and Road Initiative. – WB Group, Policy Research Working Paper 8801, 2019, 46 pp.
4. *Qulom A.* Transport Corridors for Wider Socio-Economic Development // *Sustainability* 2019, 11, 5248; doi:10.3390/su11195248
5. *Maliszewska M., van der Mensbrugghe 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.
6. *Chen Z., Li X.* Economic impact of transportation infrastructure investment under the Belt and Road Initiative // *Asia Europe Journal*, 2021, No. 19, pp. 131-1519 / <https://doi.org/10.1007/s10308-021-00617-3>
7. *Baniya S., Rocha N., Ruta M.* Trade Effects of the New Silk Road A Gravity Analysis. – WBG, WPS 8694, 2019, 42 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. *Earle J.S., Telegdy A., Antal G.* FDI and Wages: Evidence from Firm-Level and Linked Employer-Employee Data in Hungary, 1986–2008. – IZA, Germany, Discussion Paper No. 7095, December 2012, 47 p.
10. *Reed T., Trubetskoy A.* Assessing the Value of Market Access from Belt and Road Projects. – WBG, WPS 8815, 2019, 83 p.