



OWRPO

**Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankından (AYİB)
alınmış kredit hesabına maliyələşən Azərbaycanda
yolların yenidən qurulması layihəsinin qiymətləndirilməsi**



Namiq Rzayev

Bakı-2013



OWRPO

“Neftçilərin Hüquqlarını Müdafiə Təşkilatı” İctimai Birliyi

Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankından (AYİB) alınmış kredit hesabına maliyələşən Azərbaycanda yolların yenidən qurulması layihəsinin qiymətləndirilməsi

NHMT İB bu tədqiqata maliyyə dəstəyinə görə
Beynəlxalq Vişeqrad Fonduna (IVF) öz təşəkkürünü bildirir.

“NHMT” İB, Kamil Balakışiyev küç.15., mən 6.

Bakı, Azərbaycan, AZ1060

Tel/Faks: (994 12) 520 34 59

URL: <http://www.nhmt-az.org>

Bakı 2013

Giriş

1.1

1. Ümumi məlumat

1.1 Layihənin qısa təsviri və vəziyyəti

1.2 AYİB və onun siyasəti

2. Yol layihəsinin həyata keçirilməsi üzrə əsas problemlər.

2.1 İctimai İnformasiya

2.2 Ətraf Mühit və Sosial Siyasətlər

2.3 Yol Standartları

2.4 Gender Siyasəti

3. Nəticələr

4. Təvsiyələr

Giriş

İdarəetmədə maliyyə sektorunun rolu və maliyyənin paylanması vacib ünsürlərdən biridir və maliyyə əslində digər sahələr o cümlədən sənayedə olduğu kimi , öz sabitliyi ilə fərqlənir .

Lakin qloballaşmanın cari kontekstində , maliyyə institutları vəsait axınının formalaşmasında, maliyyə bazarlarının yaradılması da vəsaitin beynəlxalq siyasətə təsirində əsas rol oynayır hansı ki bunun da öz növbəsində əhali arasında anlaşılmazlıq və ətraf mühit, insan hüquqları və sosial ədalətdə özünü büruzə verir. Beynəlxalq Maliyyə Qurumlarının (BMQ) Azərbaycanda həyata keçirilən layihələr üçün hər bir insanın həyatına təsir edə biləcək multi- milyon kreditlər ayırırlar.

Həyata keçirilən layihələr barəsində bu cür zəif maarifləndirmə, layihələrin icrasının ilkin mərhələsi olan qərar qəbul edilməsi prosesindən onların uzaqlaşdırılması yerli əhalinin arzuolunmaz narazılıqlarının ortaya çıxmasına səbəb olur. Azərbaycanın böyük neft gəlirlərinin olmasına baxmayaraq əhalinin 40 %-i, yoxsulluq həddindən aşağı səviyyədə yaşayır. Yoxsulluğun əsas səbəbləri neft gəlirlərinin ədalətsiz paylanması, qeyri -neft sektorunun zəif inkişafı və yüksək səviyyədə korrupsiyanın mövcud olmasıdır.

Beynəlxalq maliyyə təşkilatlarından alınmış kreditlər ölkənin hər bir vətəndaşı üzərinə düşən borcdur və bütün cəmiyyət onların ödənilməsi üçün məsuliyyət daşıyır . Bu kreditlərdən səmərəsiz istifadə indiki və gələcək nəsillərin çiyinlərində ağır bir yük olacaq. Bu səbəblə kreditlərin istifadə üzərində ictimai nəzarət , bu pulun səmərəli şəkildə istifadəsinə kömək edəcək.

1. Ümumi məlumat

1.1 Layihənin qısa təsviri və vəziyyəti

Ölkə:	Azərbaycan
Layihənin nömrəsi:	43094
Biznes sektor:	Nəqliyyat
İctimai/Şəxsi:	İctimai
Ətraf mühit kateqoriyası:	B
Tarix:	6 Dec 2011
Status:	İmzalanmış
Bitmə:	21 Sept 2011

AYİB Azərbaycan üçün hər birinin dəyəri \$ 250 milyon olmaqla üç tranşla veriləcək ümumi dəyəri \$ 750 milyon olan krediti təsdiqləyib. Azərbaycan hökuməti və AYİB dekabr 2011-ci ildə dəyəri \$250 milyon olan ilk tranş üçün saziş imzalayıb. Vəsaitlər uzunluğu 156 km olan Mingəçevir-Bəhramtəpə magistral yolunun yenidən qurulması üçün istifadə olunacaq.

1.2 AYİB və onun siyasəti

Avropa Yenidən Qurma və İnkişaf Bank (AYİB) 1991-ci ildə Londonda yaradılmışdır. Məqsəd Mərkəzi, Şərqi Avropa və Mərkəzi Asiya ölkələrinin bazar iqtisadiyyatına keçməsi üzrə səylərin dəstəklənməsi idi.

Hal-hazırda AYİB-nin tərkibinə 63 üzv daxildir (61 üzv ölkə, Avropa Birliyi, Avropa İnvestisiya Bankı daxildir.) Azərbaycanca 1992-ci ildən AYİB üzvüdür. Bütün əməkdaşlıq dövründə AYİB 117 layihənin reallaşdırılması üçün 2.1 mlrd \$ kredit təqdim etmişdir. Layihələrin reallaşdırılması üçün AYİB aşağıdakı siyasətləri rəhbər tutur.

Ekoloji və Sosial Siyasət

Bu siyasət prioritet olaraq sosial məsələləri müəyyən edir; 1) Sağlamlığı və iş təhlükəsizliyi daxil olmaqla İş şəraiti standartları; 2) Sağlamlıq və təhlükəsizlik, gender bərabərliyi, yerdəyişmə yerli xalqların və mədəni irs xüsusiyyətlərinin əsas xidmətlərin mövcudluğu kimi sahələrdə yerli əhali üçün təsirləri.

Layihələr (RI) həyata keçirilməsi üçün tələblər:

RI1 : İlk ekoloji və sosial qiymətləndirmə və idarə olunması;

RI2 : Əmək münasibətləri və iş şəraiti;

RI3 : ətraf mühitin çirklənməsi azaldılması və qarşısının alınması;

RI4 : Sağlamlıq , təhlükəsizlik və yerli əhalinin təhlükəsizliyi;

RI5 : Torpaqların alınması , Məcburi Köçürülmə;

RI6 : bioloji müxtəliflik və təbii ehtiyatların davamlı idarə olunmasının konservasiyası ;

RI7 : Yerli insanlar;

RI8 : Mədəni irs ;

RI9 : Maliyyə vasitəçiləri;

RI10 : Maraqlı tərəflər ilə məlumatları yayma ;

İctimai İnformasiya siyasəti .

İctimai İnformasiya AYİB layihə fəaliyyətlərinin şəffaflığın və hesabatlılığın artırılması üçün axtarır. FEC açıqlanması prinsipləri Bank layihə , eləcə də açıqlanmalı olan informasiya Kateqoriyalara ehtiva edir.

2.Yol layihələrinin reallaşdırılmasında qarşıya çıxan əsas problemlər

Bu tədqiqatın aparılması zamanı AYİB və sifarişçi təşkilat olan AzərYolServis QSC-nin internet saytının monitorinqi keçirilmişdir.

Bu layihə üzrə AYİB sorğu məktubları göndərilmişdir. Layihə üzrə sənədlərin AYİB siyasətləri və proseduralarına uyğunluğu təhlil edilmişdir. Yol layihəsinin reallaşdırıldığı regionlara səfər edilmiş yerli əhali ilə görüşlər keçirilmişdir. İşçi qrupu İnternet saytın monitorinqi, həmçinin yerli ictimaiyyət ilə görüşlərin və AYİB nümayəndələrinin cavablarından aşağıdakı nəticələrə gəlmişdir.

2.1 İctimaiyyətin məlumatlandırılması prinsipi.

AYİB və AzərYolServisin internet saytında tam həcmli informasiya yoxdur. Layihənin hazırkı vəziyyəti haqqında məlumatlar və sənədlər yerləşdirilməyib. Regionlara səfər çərçivəsində 47 nəfər yerli əhali ilə müsahibə keçirilmişdir. Müsahibə aparılan əhali yolun yenidənqurulmasının müddəti və detalları haqqında məlumatlılığı yox dərəcəsindədir. Konkret olaraq Mingəçevir-Bəhramtəpə yolunun yenidənqurulması ərazilərində ictimai dinləmələr keçirilməyib. Buna görə də yerli əhalinin əsas problemləri layihənin reallaşdırılması dövrünə təsadüf edəcəkdir.



2.2 Ekoloji və sosial siyasət.

Avtomobil yolu bir mühəndis qurğusu olaraq təbii landşaftı pozur, səthi və qrunut suların axması rejimi pozulur. Çay vadiləri ilə kəsişmə sahələrində, süni qurğular ətrafında küləyin orta sürəti azalır ki bu da, mikroiqlimin və onunla əlaqədar flora və fauna hadisələrinin dəyişməsinə gətirib çıxarır. Buna görə də yol layihələrinin reallaşdırılması zamanı ətraf və sosial mühit üçün mümkün risklərin yumşaldılması tədbirləri həyata keçirilməlidir.

AYİB tərəfindən ayrılan 750,0 mln manatlıq mültitrans kreditin 250 mln manatlıq birinci tranşı Mingəcevir-Bəhramtəpə yolunun yenidənqurulması üçün ayrılmışdır. Hal hazırda EBBR sayında kreditin digər hissəsinin hansı yollar üçün ayrılacağı haqqında heç bir məlumat yoxdur. Mingəcevir-Bəhramtəpə yolunun yenidənqurulması layihəsi “B” kateqoriyasına aid edilmişdir. Layihənin kateqoriyası ilə bağlı sorğuya AYİB nümayəndələri belə cavab verdilər ki, yolların yenidənqurulması üzrə bütün layihələr “B” kateqoriyasına aiddir. Baxmayaraq ki, yolların yenidənqurulması üzrə bütün layihələr “A” kateqoriyasına aid edilirdi.

Bu yolun yenidənqurulmasının ətraf və sosial mühitə təsirlərinin qiymətləndirilməsi sənədi haqqında sorğuya AYİB yerli ofisinin nümayəndələri Hacıqabul-Horadiz yolu tikintisinin ətraf və sosial mühitə təsirlərinin qiymətləndirilməsi sənədinə istinad etməyi məsləhət gördülər. Bu yolların müəyyən ümumi sahəsi olsada bir hissəsi də müxtəlif ərazilərdə yerləşir. Bu sənəddə Hacıqabul-Horadiz yolu tikintisinin ətraf və sosial mühitə təsirləri haqqında ictimai müzakirələr keçirilməsi haqqında məlumat vardır. Bu dinləmə 21 aprel 2011-ci tarixində Əli-Bayramlı şəhərində keçirilmişdir. (xəritədə göy dairəyə alınmışdır)

Bu dinləmələr müxtəlif iqlimə, müxtəlif coğrafi xüsusiyyətlərə malik regionlarda həyata keçirilən digər 4 yol layihəsinə uyğun deyildir. Əli-Bayramlı şəhəri Mingəcevir-Bəhramtəpə yolunun yenidənqurulması sahəsində 300 km-k məsafədə yerləşir. Bu layihə demək olar ki Azərbaycanın bütün ərazisini əhatə edir. Bir layihə Böyük Qafqazın Şimal-Şərq ətəklərini, biri Cənub-Şərq ətəklərini, biri Abşeron-Qobustan zonasını digər ikisi isə Kür-Araz ovalığını əhatə edir. Bütün bu regionlar bitkiörtüyü növlərinə, heyvanat aləminin biomüxtəlifliyinə, iqlim və hidroloji rejimlərinə və s. görə bir-

birindən fərqlənirlər. Yuxarıda qeyd olunanlardan belə bir nəticəyə gəlmək olar ki, multitransş sxemlərinə kreditləri üzrə, dinləmələr ancaq bir yol layihəsi üzrə keçirilir.

Bu layihənin monitorinqi göstərdi ki, AYİB ekoloji siyasətlərinin çox ciddi nöqsanlarından biri, layihənin ilkin mərhələlərində (layihənin bankda baxılması mərhələsi) ictimaiyyətin informasiyalara çıxışının olmamasıdır. Bu da adətən layihə kateqoriyasının qeyri-dürüst seçilməsinə (Bank layihələri ətraf mühitə təsirlə dərəcəsiindən asılı olaraq “A”, “B”, “C” kateqoriyalarına bölür) və onların qeyri-adekvat ekoloji attestasiya prosesinə cəlb edilməsinə səbəb olur. Beləliklə bir çox ekoloji cəhətdən təhlükəli olan layihələrin ictimai nəzarət kənarında qalması üçün əlverişli şərait yaranır və ictimaiyyət bu layihələr haqqında çox gec xəbər tutur.

Bu layihənin “B” kateqoriyası ilə təsnifatlaşdırılması onunla izah olunur ki, layihədə yolun yenidən qurulması nəzərdə tutulmuşdur. Bu yol 30-40 il bundan əvvəl tikilmişdir. Keçən müddət ərzində yolun yerləşdiyi ərazidə və bütövlükdə Azərbaycanda iri miqyaslı dəyişikliklər baş vermişdir. Bu dövr ərzində torpaq islahatı keçirilib, təsir zonalarında yeni yaşayış məntəqələri yaradılıb, demografik vəziyyət dəyişib. Kənd təcrübəsinin intensiv inkişafı ilə xırda və iribuynuzlu mal-qaranın miqdarı artmışdır.

Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyinin məlumatlarına əsasən ölkə üzrə havanın orta temperaturu 0.8° dərəcə artmışdır. Eyni zamanda bu yaxınlarda Azərbaycan üzrə “Qırmızı Kitabın” yeni versiyası işlənilib hazırlanmışdır. Bütün bu dəyişikliklər layihənin ekoloji və sosial təsirlərinin qiymətləndirilməsi zamanı mütləq qiymətləndirilməli idi. Lakin təsüflər olsun ki, bunlar nəzərə alınmamışdır və bu da gələcəkdə layihənin ətraf və sosial mühitə neqativ təsirlərinə gətirib çıxara bilər. Yuxarıda qeyd edildiyi kimi ekoloji və sosial təsirlərin qiymətləndirilməsi yalnız 5 yol layihəsindən 1-i üçün hazırlanıb.

Bu yol layihəsi üzrə ilkin ekoloji qiymətləndirmə sənədindən belə aydın olur ki, qiymətləndirmə işləri, kameral olaraq, köhnə məlumatlar əsasında aparılmışdır. Çöl tədqiqatları demək olar ki aparılmamışdır. Mingəçevir-Bəhramtəpə nəqliyyat dəhlizinin yaxınlığında Ağgöl Milli Parkı yerləşir. Ağgöl Milli Parkının ərazisi su quşlarının arealı kimi Ramsar Konvensiyasına (The Convention on Wetlands of International Importance, especially as Waterfowl Habitat) daxil edilmişdir. Baxmayaraq ki, göstərilir ki, layihənin reallaşdırılmasının Milli Parka heç bir təsirləri olmayacaqdır. Biz hesab edirik ki,

layihənin reallaşdırılması qoruq ərazisinə olan **rekrasion** yük artacaqdır. Bu problemin isə ekspertlər tərəfindən ətraflı surətdə öyrənilməsinə və mənfi təsirlərin minimuma endirilməsi üçün tədbirlərin planlaşdırılmasını tələb edir.

Eyni zamanda qeyd etmək lazımdır ki, sənəddə sanitar mühafizə zolağı üzrə məlumatlar əks olunmamışdır. Məlumdur ki, ərazinin istifadə olunması və sanitar mühafizə zolağının sərhədlərinin (C33) müəyyən edilməsi üzrə tövsiyələr ümumilikdə təsirlərin iki əsas növü üzrə müəyyən edilir.

- Havanın azot dioksid daha dəqiq isə (NO₂+SO₂) toplama qrupu ilə mirklənməsi
- Tikinti zonası normativləri üzrə səs-küyün səviyyəsi

Yol şəbəkələrini Sanitar mühafizə zolağı daxilində yaşayış məntəqələri, təhsil, səhiyyə, müəssisələri, idman qurğularının tikinisinə yol verilmir. Yalnız yolun 18 metrliyindən uzaqda yerləşən torpaqların kənd təsərrüfatı məqsədi ilə istifadəsinə icazə verilir. Bütün bunlar ictimaiyyət üçün açıq olan sənədlərin heç birində öz əksini tapmamışdır.

2.3 Yol standartları

Azərbaycanda yol layihələrinin reallaşdırılması prosesində mövcud olan əsas problemlərdən biridə hər bir layihə üçün onun kateqoriyasına uyğun olara texniki tələblərin, həmçinin keyfiyyət standartlarının olmamasıdır. Sovet hakimiyyəti illərində bu DÜST əsasında həyata keçirilirdi. Bu texniki tələb və standartlarda bu və ya digər yol xətti hansı müddətlərdə istismar edilməli idi. Sovet standartları indi kağız üzərində qalmışdır və onlara coxdan riayət edilmir. Görülən işlər üzərində nəzarət sistemi yoxdur.

Standarlaşdırma, metrologiya, patent üzrə Dövlət Komitəsi tərəfindən avtomobil yolları üçün dövlət tələbləri və standartlar kompleksi işlənilib hazırlanmalıdır. Çünki SSRİ-nin dağılmasından sonra Azərbaycanda belə bir standartlar yaradılmamışdır. Hal-hazırda “Avtomobil Yolları Haqqında” AR

qanunu, Nazirlər Kabinetinin “ Avtomobil yollarının tikintisi, təmiri, istismara qəbul edilməsi qaydaları, mövcuddur.

Bununla belə Azərbaycanda yol infrastrukturu haqqında normativ-hüquqi baza çox məhduddur.

Məlumdur ki, Standartlaşdırma, metrologiya, patent üzrə Dövlət Komitəsi tərəfindən yol hərəkətinin təşkili və təhlükəsizliyi üzrə milli standartları hazırlanacaqdır.

Hal-hazırda Azərbaycan avtomobil yollarına olan texniki tələb və standartların, meyarlarına görə Avropanın 45 ölkəsi arasında axırıncı onluqda yer tutur. Hesab edirik ki, ancaq Azərbaycanda yol standartları kompleksi, yaradıldıqdan sonra avtomobill yollarının qüvvədə olan standartların səviyyəsinə qaldırılmasından söhbət gedə bilər.

Məsələ burasındadır ki, qüvvədə olan qanunvericiliyə görə, yolların istismara qəbul edilməsi zamanı xüsusi qəbul komissiyası yaradılır. Bu komissiyanın tərkibinə Dövlət orqanları, sifarişçi təşkilatların nümayəndələri daxil edilir. Qüsurların aşkar edildiyi təqdirdə, sifarişçi podratçıya qarşı sanksiyalar tətbiq edə bilər. Hal-hazırda Nəqliyyat Nazirliyinin saytında “AzəryolServis” ASC –nin yol layihələri haqqında müqavilələrinə rast gəlmək olmur. Yaxşı olardı ki, bu müqavilələr üzrə şərtlər asan tapıla bilən mənbələrdə, məsələn nazirliyin saytında yerləşdirilsin.

Razılaşmaq lazımdır ki hal hazırda Azərbaycanda podratçı şirkətlərin Əməyin və Ətraf mühitin mühafizəsi sahəsində yüksək tələblərə, o çümlədən Aİ-nın tələblərin təmin edilməsi ehtimalı çox aşağıdır.

Problemin həll edilməsi üçün əsas variantlardan biri Respublikada Avropa tikinti standartlarının tətbiq edilməsidir. Qeyd etmək lazımdır ki, tikintidə Avropa standartlarının tətbiq edilməsi prosedurası milli standartların işlənilib hazırlanması və tətbiq edilməsindən daha asanlıqla başa gəlir. Aİ –çərçivəsində tərtib edilən Avropa standartları avropanın qabaqcıl ölkələrinin mühəndislik təcrübəsini özündə birləşdirir və bu təcrübə əgəlabatan şəkildə, yerli xüsusiyyətləri nəzərə almaqla tətbiq edilməlidir. Respublikada Avropa tikinti standartlarını qəbul edilməsi AYİB-nın rolu əvəzolunmazdır.

2.4 Gender siyasəti

Bu layihə üzrə İctimai Dinləmələrin protokollarından məlum olur ki, bu dinləmələrdə qadınlar iştirak etməyib. Regionlarda qadınların passivliyi mentalitetdən, həmçinin vətəndaş cəmiyyəti

institutlarının olmamasıdır. Bu institutların inkişafı qadınların fəallığının artmasında mühüm rol oynaya bilər. Qadınların ictimai həyatda iştirak səviyyəsi çox aşağıdır. Onlar müxtəlif problemlərin müzakirəsində məsələn yerli büdcənin gəlir və xərclərinin istiqamətlərinin müəyyən edilməsində, kreditlərin ətraf və sosial mühitə təsirlərinin müzakirəsində iştirak etmirlər. Monitoring zamanı məlum oldu ki, benefisiarlar avtomobill yolları haqqında tam məlumatlı deyildirlər. Kişilər və qadınların informasiya mənbələri də müxtəlifdir. Qadınlar layihə haqqında əsasən öz ərlərindən məlumat alırlar. Belə demək olar ki, yolların tikintisi zamanı qərarlar daha çox kişilər tərəfindən qəbul edilir ki, bu da kişilərin məqaralarının cəmiyyətdə üstünlük təşkil etməsinə gətirib çıxarır.

3.Nəticələr.

Aparılan tədqiqatlarından belə bir nəticəyə alındı ki, “B” kateqoriyasından olan layihələr haqqında məlumatlara çıxışın olmaması yolverilməzdir. AYİB müəyənləşdirilməsinə görə bu layihələrin “ətraf mühitə potensial təsirləri gələcəkdə böyük ola bilər. Xarakterinə, həcminə, yerləşmə mövqelərinə görə bu təsirlər asanlıqla müəyyən etmək və onları zəiflətmək olar. Hətta bu müəyənləşdirmədən belə aydın olur ki, bu tip layihələrin təhlili onların təsirlərini azaldılması üçün maneə olmazdı. Eyni zamanda qeyd etmək lazımdır ki, “B” kateqoriyasına (sözügedən layihə kimi) bütün meyarlarına görə “A” kateqoriyasına aid olunmalı layihələr aid edilir və bu cür layihələrin ictimaiyyət üçün açıq olmaması daha ciddi problemə çevrilir.

Buna görə də “B” kateqoriyalı Layihələrin ekoloji təhlil və qiymətləndirilmə materialları, bu layihələrin bankın Direktorlar şurasında baxılmasına 60-90 gün qalmış ictimaiyyət üçün əlxatan olmalıdır və bu cür layihələrə üzrə ictimaiyyətlə məsləhətləşmələrin aparılması tələbi irəli sürülməlidir.

Hesab edirik ki, hazırkı vaxtda mövcud olan vəziyyətin yaranma səbəbləri kimi kredit ayrılmasının multitaranş sxeminin tətbiq edilməsini göstərmək olar. Əvvəllər adi sxem üzrə ayrımlar zamanı texniki yardım (o cümlədən ƏSMTQS-nin hazırlanması üçün) qrant şəklində ayrılır və bu kreditə aid edilmirdi. Hal-hazırda multi tranş sxeminin tətbiqində texniki yardım kreditə daxildir. Buna görə də sifarişçi, bu multitaranş paketinə daxil olan layihələr üçün ƏSMTQ-nin tam çəkildə aparılmasında maraqlı deyildir. AR –da hələdə belə möhkəm fikir qalmaqdadır ki, ekoloji qiymətləndirilməyə çəkilən xərclər izafi xərclərdir. Ətraf mühitin İlk qiymətləndirmə sənədi bu layihədə olduğu kimi bilavasitə bir layihə üçün hazırlanır.

Multitransş mexanizmi təxminən belə görünür. Dövlət hər hansı bir sektor üçün bankda iri həcmli məbləğ alır və bunun üçün yol xəritəsi, strateji məzmun, həmin sektorunun inkişafı üçün çərçivə sənədi sənədi investisiya proqramı və maliyyə planı hazırlayır. Bu sənədlərin hazırlanmasından sonra dövlət iri həcmdə maliyyə vəsaiti alır. Sonra isə hər layihə üçün ümumi bəbləgdən ayrı-ayrı layihələrin icrası üçün pullar ayrılır. Digər layihələr üçün, bəzən ətraf mühitin ilkin qiymətləndirilməsi aparılır və ƏSMTQS hazırlanmır, çünki ilkin olaraq bu layihələr B kateqoriyasına aid edilmişdir.

Bu artıq BMİ fəaliyyətində meyl deyil, normaya çevrilməkdədir. Artıq DB və AİB kreditləri bu sxem üzrə verirlər. Əvvəllər “A” kateqoriyasına aid edilən layihələr “B” kateqoriyası kimi qiymətləndirilir. B kateqoriyasına aid edilən layihələrin üçün isə ekoloji sənədləşdirmə və s. sənədlər vacib deyildir. Bu meyl təkcə bizim ölkə üçün xarakterik deyil, bir sıra ölkələrdə proseslər bu çür həyata keçirilir, bu da ətraf mühit üçün mənfi təsirlər ilə müşayiət olunur.

Eyni zamanda qeyd etməyi lazım bilirəm ki, BMİ siyasətlərinin tətbiq edilməsi sahəsində inkişaf etməkdə olan təcrübə bir çox hallarda layihələrin ekoloji cəhətdən təmin edilməsi üçün effektiv mexanizm kimi sayıla bilər. AİYB və BMİ nin elan edilmiş siyasət və tələbləri milli qanunverciliyi tamamlamaqla onun icra edilməsini stimullaşdırır və əlavə olaraq qanunverciliyin təkmiləşdirilməsi üçün şərait yaradır.

Bununla bərabər bizim üçün sona qədər aydın olmayan bəzi müddəaları qeyd edərək

- Obyektlərin təsnifatlaşdırılmasında
- Layihələrin çərçivəsinin müəyyən edilməsində
- Tələb olunan tədqiqatlarının miqyasının müəyyən edilməsində

təsədüfi yaxud subyektiv qiymətləndirmə və qərarların qəbul edilməsi ehtimalını mümkün qədər azaldılması üçün gələcək əməkdaşlığın inkişaf etdirilməsinə ümüd edirik.

Praktika göstərir ki, ətraf mühitin mühafizəsində siyasət və tələblərin təmin edilməsi, tələblərin qeyri-müəyyənlik probleminin azaldılması, qiymətləndirmə meyarları və tədqiqatların miqyasının müəyyən edilməsi üçün səmərəli mexanizmlər aşağıdakılardan ibarətdir.

- Layihələrin təsnifatlaşdırılması
- Ekoloji tədqiqat və qiymətləndirmələrin xüsusi prosedurlarının tətbiq edilməsi ;

- Müxtəlif fəaliyyət növləri və şərtlər üçün ekoloji qiymətləndirilmənin diferensiasiyası
- ekoloji qiymətləndirilmələrdə şəffallıq və aşkarlıq;
- Layihələrin reallaşdırılması üçün şərtlərin formalaşdırılması mərhələsində idarələrarası koordinasiyanın təşkil edilməsi v;
- İlk ekspert qiymətləndirilmə nəticələri üzrə texniki tapşırıqların razılaşdırılması ;
- Monitoring və hesabatlılıq ;
- Ekoloji qiymətləndirilmə üzrə rəylərinin əlcatanlığı

İctimaiyyət üçün əlcatan olan materiallarda yuxarıda sayılan mexanizmlərdən bəziləri qeyd edilmişdir. Lakin hesab edirik ki, birmənalı tələblərin qoyulması və onların istifadə edilməsinin konkretləşdirilməsi aktual vəzifə olaraq qalır. Bununla əlaqədar siyasət və tələblərin inkişafının bu istiqamətlərinin ayrıca blok şəklində təqdim edilməsi daha məqsəduyğun olardı. Təcrübədən çıxış edərək qeyd etmək olar ki, layihələri təkcə ətraf mühitin mühafizəsi cəhətindən deyil eyni zamanda sosial aspektlər üzrə də təsnifatlaşdırılmasından istifadə edilməsi aktual olaraq qalır.

4. Təvsiyələr.

- Malliyəşdirilən layihələr haqqında ictimaiyyəti vaxtında məlumatlandırmaq üçün ictimaiyyətlə əlaqələr strategiyasını təkmiləşdirmək lazımdır.
- Layihələrin icra edilməsinin ilkin mərhələlərində ictimaiyyətin əsas sənədlər ilə tanış olmasını və qərarların qəbulunda iştirakı təmin etmək üçün onların milli dilə tərcümə edilməsini təmin etmək;
- İctimai dinləmələrin şəffaflığını və açıqlığını təmin etmək
- Millitranş üzrə hər bir layihənin tam, kompleks şəkildə, ekoloji qiymətləndirilməsini təmin etmək
- “Layihələrin reallaşdırılması tələbləri”-nin paketnin AR qanunvericiliyinə və layihə fəaliyyətlərinə uyğunlaşdırılmış variantının işlənilib hazırlanmasına təmin etmək
- AR qanunvericiliyi və BMİ tələblərinə uyğun olaraq ekoloji qiymətləndirmə prosedurunun vahid formatının hazırlanmasının təmin edilməsi ;

- Yerli ekspertlərin iştirakı ilə AYİB siyasət və tələblərinin reallaşdırılmasının daimi monitorinqini təşkil edilməsi
- Azərbaycanda avtomobil yolları tikintisi üzrə avropa standartlarının qəbul edilməsi prosesinin başlanılması üçün təşəbbüslərin göstərilməsi

Yenidən qurulan yolun şəkilləri

