

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI

Əlyazması hüququnda

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA YENİ NƏQLİYYAT
SİSTEMİNİN FORMALAŞMASI VƏ DAVAMLI İNKİŞAFININ
TƏMİN OLUNMASI PROBLEMLƏRİ**

İxtisas: 5312.01 – Sahə iqtisadiyyatı

Elm sahəsi: 53 – İqtisad elmləri

Elmlər doktoru elmi dərəcəsi almaq üçün təqdim edilmiş

D İ S S E R T A S İ Y A

İddiaçı: iqtisad üzrə fəlsəfə doktoru, dosent
Aqil Məhiyəddin oğlu Əsədov

Elmi məsləhətçi: İqtisad elmləri doktoru, professor
İsa Hüseyn oğlu Ahyev

BAKİ – 2022

MÜNDƏRİCAT

Giriş	4
-------------	---

I Fəsil. Nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafının nəzəri-metodoloji əsasları

1.1.Nəqliyyat sisteminin sosial-iqtisadi mahiyyəti və yeni-müstəqil sistemin formalaşması xüsusiyyətləri	15
1.2.Nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının nəzəri əsasları və başlıca prinsipləri.....	24
1.3.Nəqliyyat sistemində davamlı inkişafın maliyyə təminatının formalaşması.....	36

II Fəsil. Nəqliyyat sisteminin formalaşmasının təşkilati-iqtisadi əsasları və idarəetmə prinsipləri

2.1.Nəqliyyat sisteminin idarə edilməsinin elmi əsasları və prinsipləri.....	47
2.2.Nəqliyyat sisteminin idarə edilməsinin müasir təşkilati-iqtisadi metodları.....	58
2.3. Nəqliyyat sisteminin formalaşması və idarə edilməsinə beynəlxalq təcrübənin təsiri.....	77

III Fəsil. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin formalaşması və inkişafının təhlili və qiymətləndirilməsi

3.1.Azərbaycan Respublikasında müasir nəqliyyat sisteminin formalaşması mərhələləri.....	93
3.2.Yol-nəqliyyat kompleksinin inkişaf dinamikasının təhlili və qiymətləndirilməsi.....	103
3.3.Nəqliyyat sisteminin texniki-iqtisadi göstəricilərinin təhlili və qiymətləndirilməsi...122	

IV Fəsil. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sistemində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi istiqamətləri

4.1.“Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər” və nəqliyyat sistemində idarəetmənin təşkili	147
4.2. Nəqliyyat sistemində idarəetmənin mövcud vəziyyəti və təkmilləşdirilməsi istiqamətləri	163
4.3. Nəqliyyat sistemində idarəetmənin təkmilləşdirilməsinin iqtisadi-riyazi üsulu.....	175

**V Fəsil. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının
təmin olunması problemlərinin həlli yolları**

5.1. Daşıma xidməti göstərən təsərrüfat subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi istiqamətləri	193
5.2. Nəqliyyat qovşaqları arasında intellektual idarəetmənin yaradılması və daşımaların logistik təşkili istiqamətləri.....	211
5.3. Azərbaycanda “Yaşıl nəqliyyat sistemi”nin formalaşdırılması və inkişafı problemləri.....	228
Nəticə	239
Ədəbiyyat siyahısı	

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı və işlənmə dərəcəsi: Qloballaşma və integrasiya proseslərinin sürətlənməsi ilə xarakterizə olunan XXI əsr milli iqtisadiyyatın və onun ayrı-ayrı sektorlarının inkişafına öz təsirini göstərir. Qlobal məkanda baş verən sosial-iqtisadi proseslər bütövlükdə milli təsərrüfatların, eləcə də ayrı-ayrı sahələri qarşısında müəyyən vəzifələr qoyur ki, bu vəzifələrin də uğurlu icrasını nəqliyyatın iştirakı olmadan təsəvvür etmək mümkün deyildir.

Bütün bunları dəqiqliklə nəzərə alan Azərbaycan hökuməti ölkəmizdə nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi, nəqliyyat xidmətlərinin yaxşılaşdırılması istiqamətində silsilə addımlar atır, müvafiq proqram və layihələr hazırlanaraq uğurla reallaşdırılır. Ölkə başçısının “Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-yol kompleksində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi tədbirləri haqqında” 22 fevral 2007-ci il tarixli 1992 sayılı Sərəncamı, “Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi haqqında” 7 iyul 2006-cı il tarixli 1572 sayılı Sərəncamı, “Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyatı sisteminin 2010-2014-cü illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı”nın təsdiqi ilə bağlı 2010-cu il 6 iyul tarixli 1002 sayılı Sərəncamı və s., məhz ölkəmizdə nəqliyyat sistemində idarəetmənin və xidmətlərin təkmilləşdirilməsi, beynəlxalq tələblərə uyğunlaşdırılması və ümumilikdə milli nəqliyyat sisteminin dünya nəqliyyat sisteminə integrasiyasının hüquqi əsaslarını təşkil edir.

Uğurla reallaşdırılan qərar və sərəncamların nəticəsidir ki, həyata keçirilən layihə və proqramlar mühüm nəqliyyat-tranzit qovşağı kimi Azərbaycan Respublikasında yeni bir nəqliyyat sistemi formalaşdırır. Nəqliyyat sisteminin müasir tələblərə cavab verməsinin zəruriliyini vurğulayan Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyevin sözləri ilə desək: *Bütövlükdə Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturu Davosun hesabatında dünya miqyasında 31-ci yerdə-dir.....Avtomobil yollarının keyfiyyətinə görə biz dünyada 27-ci yerdəyik. Dəmir yolu nəqliyyatının səmərəliliyinə görə 11-ci, hava nəqliyyatının səmərəliliyinə görə isə 12-ci yerdəyik.... Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun istismara verilməsindən sonra bu istiqamətdə böyük canlanma var. Təkcə Şərq istiqamətindən yox, eyni zamanda, Rusiyadan Azərbaycan ərazisindən*

Türkiyə və Avropa istiqamətinə yüklərin daşınması müşahidə olunur və ildən-ilə bu yüklərin həcmi artacaq. Beləliklə, açıq dənizlərə çıxışı olmayan Azərbaycan beynəlxalq Avrasiya nəqliyyat mərkəzlərindən birinə çevrilmişdir (Xalq qəzeti, 16.01.2020). Bu fikirlərdən də göründüyü kimi, ölkəmizdə artıq yeni nəqliyyat sistemi formalaşmaqdadır və nəqliyyat-tranzit xidmətləri ölkəmizin müqayisəli üstün olduğu, geniş perspektivə malik, sahələrdən biridir və bu istiqamətdə elmi tədqiqatların aparılması xüsusi aktualıq kəsb edir.

Azərbaycanın zəngin tranzit imkanları olsa da, 2005-2019-cu illərdə nəqliyyat sektoru ən çox vəsait qoyulan sahə olsa da, cəlb edilən vəsaitlərlə sahənin fəaliyyətinin maliyyə nəticələri arasında uyğunsuzluq mövcuddur. Belə ki, yalnız 2005-2014-cü illərdə nəqliyyat sektorunda əsas kapitala investisiya qoyuluşu 515 mln. manatdan 2440,6 mln. manata çatsa da, sektorda əldə edilən mənfəət 3 dəfədən çox azalaraq 128 milyon manat təşkil etmişdir. O cümlədən, 2020-ci ildə investisiya qoyuluşları 2091,6 mln.manat, mənfəət isə 793,9 milyon manat təşkil etmiş, 566,8 milyon manat və ya əldə edilən mənfəətin 71,4 %-i qədər zərər olmuşdur. Hansı ki, mənfəət artımında manatın məzənnəsində son illər müşahidə edilən dəyişikliklər əsas amillərdən biri kimi göstərilir.

Bundan başqa istismar edilən nəqliyyat vasitələrinin avrostandartlara uyğun olmaması, milli daşıyıcı şirkətlərin (xüsusilə özəl daşıyıcıların) sayının azlığı və xarici bazarlara çıxış imkanlarının zəif olması, daşımaların logistik təşkili sahəsində mövcud olan problemlər, yüklərin cəlb edilməsi istiqamətində işlərin aparılmaması, ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin (dəmir yolu, dəniz, hava və s.) korporativ maraqlarının uzlaşmaması, daşıma proseslərinin koordinasiya edilməsində mövcud olan çatışmazlıqlar, milli nəqliyyat sisteminin rəqabət qabiliyyətliliyinin müasir dünya tələbləri ilə uzlaşmaması və digər bu kimi problemlər mövcuddur.

Məlumdur ki, “Davamlı inkişaf məqsədlərinin” əsas hədəflərindən biri də ekoloji tələblər gözlənilməklə sosial-iqtisadi inkişafa nail olmaq, ətraf mühitin mühafizəsi, ekosistemin qorunmasıdır ki, bu da nəqliyyat sistemi ilə yaxından əlaqəlidir. Nəzərə alsaq ki, ətraf mühitə zərərlərin 60-65%-i, məhz nəqliyyatın payına düşür, 1 litr yanacağın tam alışıması üçün 15 kq-a yaxın Oksigen lazımdır, nəqliyyat vasitələrinin

sayı ilbəil artır və s. onda davamlı inkişafda nəqliyyat sisteminin qarşısında dayanan vəzifələr aydın olar. Bu baxımdan da, qeyd edilən məsələlərlə bağlı müvafiq tədqiqat işlərinin yerinə yetirilməsi və elmi cəhətdən əsaslandırılmış təkliflərin hazırlanması mühüm əhəmiyyətə malikdir.

Ümumiyyətlə, ölkəmizdə davamlı inkişaf edən nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər” və “Azərbaycan Respublikasının Milli Təhlükəsizlik Konsepsiyası”ndan da irəli gələn bir zərurətdir. Belə ki, adıçəkilən sənədlərdə qeyd edilir ki, ölkənin iqtisadi inkişafının davamlı olması hökumətin iqtisadi siyasətinin təməl prinsipidir. Təbii ki, ümumi davamlı inkişaf ayrı-ayrı sahələrin, o cümlədən nəqliyyat sisteminin də davamlı inkişafını zəruri edir. Bu məqsədlə, “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər”ə aid olan səmərəli nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması və təkmilləşdirilməsi, əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin yaxşılaşdırılması, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərindən səmərəli istifadənin təmin olunması, paytaxtın, eləcə də regionların nəqliyyat sisteminin inkişaf etdirilməsi, nəqliyyat intensivliyinin yüksək olduğu ərazilərdə səs-küyün azaldılması və s. kimi məsələlər araşdırılmışdır ki, bu da seçilmiş tədqiqat mövzusunun aktuallığını ifadə edir.

Digər tərəfdən, Azərbaycan Respublikasının “Milli Təhlükəsizlik Konsepsiyasında” davamlı inkişaf və ətraf mühitin qorunması əsas hədəflərdən biri kimi göstərilir. Konsepsiyanın “Nəqliyyat təhlükəsizliyi” bəndində nəqliyyat infrastrukturunun etibarlılığının təmin edilməsi, nəqliyyat vasitələri və infrastrukturunun fəaliyyətinə nəzarətin gücləndirilməsi, nəqliyyatın və nəqliyyat obyektlərinin tikintisi və istismarı zamanı sosial və ekoloji mühitə zərərlərin qarşısının alınması qarşıda duran əsas vəzifələr kimi qeyd edilir. Bu vəzifələrin layiqincə yerinə yetirilməsi isə, müvafiq elmi tədqiqatların aparılmasını, təklif və tövsiyələrin işlənilib hazırlanmasını zəruri edir.

Azərbaycan Respublikasında davamlı nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması həm də Azərbaycan-Avropa İttifaqı Qonşuluq Siyasəti (AQS) çərçivəsində hazırlanmış Milli Fəaliyyət Platformasından irəli gələn bir zərurətdir. Belə ki, AQS çərçivəsində 10 istiqamət prioritet kimi seçilmişdir. Davamlı inkişafın dəstəklənməsi, Azərbaycan-Avropa İttifaqı arasında nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsi kimi məsələlər

Fəaliyyət platformasının prioritetlərindəndir. Məhz, bu baxım-dan da milli nəqliyyat sisteminin Avropa nəqliyyat sistemi ilə uzlaşdırılması, mü-vafiq qabaqcıl təcrübənin öyrənilməsi və tətbiqi istiqamətində elmi cəhətdən əsas-landırılmış təklif və tövsiyələrin işlənilib hazırlanması xüsusi aktuallıq kəsb edir.

Bütün bunlar yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması perspektivlərinin müəyyən edilməsinin və ümumilikdə sistemin səmərəli fəaliyyətinin təmin olunması istiqamətində araşdırmaların aparılmasının, müvafiq təklif və tövsiyələrin işlənilib hazırlanmasının aktual olduğunu ifadə edir.

Onu da qeyd edək ki, statistik məlumatlardan aydın olur ki, orta hesabla yük daşımalarının, 56,4%-i, sənişin daşımalarının isə 87,2%-i avtomobil nəqliyyatının payına düşür. Digər tərəfdən, avtomobil nəqliyyatı qapıdan-qapıya çatdırma imkanına görə daşıma prosesini başlayan və tamamlayan nəqliyyat növüdür. Bu baxımdan da, araşdırmalarda avtomobil nəqliyyatı, avtonəqliyyat xidmətlərinin təşkilində iştirak edən infrastruktur və ümumilikdə yol-nəqliyyat kompleksinə dair tədqiqatlara daha geniş yer verilmişdir.

Milli iqtisadiyyatın inkişafı, davamlı inkişafın təmin edilməsi, davamlı insan inkişafı, nəqliyyat sektorunun inkişafı, nəqliyyat xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi, ekoloji problemlərin qarşısının alınması və s. istiqamətlərə dair araşdırmalara bir çox yerli və xarici alimlərin elmi tədqiqatlarında geniş yer verilmişdir.

Azərbaycanlı alimlərdən A.Ə.Əliyev, A.A.Nadirov, Z.Ə.Səmədzadə, A.K.Ələsgərov, U.K.Ələkbərov, Ə.X.Nuriyev, A.M.Musayev, İ.H.Aliyev, S.Q.Cümşüdoğ, Z.S.Məmmədov, A.Ş.Şəkərəliyev, M.A.Əhmədov, M.C.Hüseynov, M.R.Tağıyev, N.Ə.Qasımov, İ.A.Aslanov, R.P.Sultanova, F.P.Rəhmanov, S.Y.Hüseynov, D.Ə.Vəliyev, Ə.B.Əliyev, E.Ə.Əliyev, K.B.Tağıyev, T.Ə.Xəlilov və başqaları öz əsərlərində problemin ayrı-ayrı nəzəri-metodoloji və praktiki məsələlərinin tədqiqinə geniş yer vermişlər. Xarici ölkə alimlərindən Голубев И.Р., Луканин В.Н., Гудцов В.Н., Бочаров Н.Ф., Аксёнов И.Я., Лукинский В.С., Бегма И.В., Кисляков В.М., Шаповалов А.Л., Якубовский Ю., Дергачов А.Ф., Миротин Л.Б., Афанасев Л.Л., Бакланов П.И., Бабков В.Ф., Бронштейн Л.А., Шайкин В.И., Малов Р.В., Кононова Г.А., Галабурда В.Г., Новиков Ю.В., Аксенов В.А.,

Пеньшин Н.В., Донченко В.В., Абалонин С.М., И.В.Спирин, Крыжановский Г.А., Ивуть Р.Б. və başqalarını qeyd etmək olar.

Yuxarıda adları göstərilən xarici və yerli alimlərin əsərlərində davamlı inkişafın təmin edilməsi, beynəlxalq nəqliyyat layihələri və onların strateji əhəmiyyəti, nəqliyyat müəssisələrinin fəaliyyətinin planlaşdırılması, nəqliyyat sisteminin regional inkişafa təsiri, nəqliyyatda təhlükəsizlik və s. istiqamətlərdə araşdırmalar aparılmışdır.

1991-ci ildən sonrakı müstəqillik illərində, təqribən 8 fəlsəfə doktoru dissertasiyasında (müəlliflər: E.F.Qasimov, E.B.Həsənov, Y.X.Yusifov, A.Y.Rzayev, F.Mirzəyev, A.R.Rzayev və b.) nəqliyyat sektorunun qlobal məkana integrasiyası, bu sahədə həyata keçirilən islahatlar, nəqliyyat statistikasına, daşıma xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyi, regionlarda xidmət sahələrinin (Lənkəran-Astara, nəqliyyat xidmətləri) təkmilləşdirilməsi və s. istiqamətlərdə tədqiqatlar aparılmışdır. Bununla belə, ölkəmizdə nəqliyyat sistemi, bu sistemin davamlı inkişafının təmin olunması məsələsi ayrıca tədqiqat obyekti kimi seçilməmişdir.

Nəqliyyat sektorunun davamlı inkişafı, yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması, nəqliyyat xidmətlərinin davamlı inkişaf tələblərinə uyğun təşkili istiqamətlərinin bir sistem halında öyrənilməsi, elmi təhlili, qeyd edilən istiqamətlərdə səmərəliliyin yüksəldilməsi, daşımaların logistik təşkilinə, ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin korporativ maraqlarının uzlaşdırılmasına, daşıma subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi ilə əlaqədar elmi-tədqiqat işlərinə Azərbaycan Respublikası təmsalında ayrıca yer verilməmişdir.

Müasir dövrdə nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin davamlı inkişaf tələblərinə uyğun təşkili və idarə edilməsi, nəqliyyat-tranzit potensialından istifadənin təkmilləşdirilməsi, Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlərə uyğun nəqliyyat xidmətlərinin təşkili, bu sahədə qabaqcıl təcrübənin təhlili və ümumiləşdirilməsi əsaslandırılmış elmi təkliflərin, mövcud potensial imkanlardan istifadəyə yönəlmiş tövsiyələrin işlənib hazırlanmasını zəruri edir.

Onu da qeyd edək ki, 1972-ci ildən sonra, yəni son 50 ildə Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti iqtisadi yönümlü elmlər doktorluğu dissertasiyalarında tədqiqat obyekti kimi seçilməmişdir. Təqdim olunan dissertasiya işi

son 50 ildə, o cümlədən Azərbaycan Respublikasının müstəqilliyini bərpa etdiyi 1991-ci ildən sonra nəqliyyat sisteminin iqtisadi baxımdan tədqiq edildiyi ilk doktorluq dissertasiyasıdır.

Tədqiqatın məqsədi və vəzifələri: Tədqiqatın başlıca məqsədi Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafının təmin olunması problemlərinin araşdırılması, bu problemlərin aradan qaldırılması istiqamətində əsaslandırılmış təkliflərin-təvsiyələrin işlənməsindən ibarətdir:

- Yeni-müstəqil nəqliyyat sistemin formalaşması xüsusiyyətlərinin tədqiqi;
- Nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafı prinsiplərinin aydınlaşdırılması və bu istiqamətdə maliyyə resurslarının rolunun müəyyən edilməsi;
- Nəqliyyat sistemində idarəetmənin elmi əsaslarının araşdırılması, idarəetmənin müasir təşkilati-iqtisadi formalarının öyrənilməsi;
- Müstəqil nəqliyyat sisteminin formalaşması və idarəedilməsinə dair müvafiq beynəlxalq təcrübənin tədqiqi və ümumiləşdirilməsi;
- Azərbaycan Respublikasında yol-nəqliyyat kompleksinin inkişaf dinamikasının təhlili və perspektiv imkanların aydınlaşdırılması;
- Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlərin nəqliyyat sisteminin perspektivləri baxımından təhlili;
- Nəqliyyat sistemində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi istiqamətlərinin tədqiqi;
- Nəqliyyat sisteminin idarə olunmasında iqtisadi-riyazi üsulların tətbiqi imkanlarının araşdırılması;
- Daşıma subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi istiqamətlərinin tədqiqi;
- Regional nəqliyyat qovşaqları arasında intellektual əlaqələrin gücləndirilməsi imkanlarının və daşımaların logistik təşkili yollarının müəyyənəndirilməsi;
- Azərbaycanda yaşıl nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması və inkişafı zəruriliyinin əsaslandırılması;
- Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafının təmin olunması istiqamətində elmi cəhətdən əsaslandırılmış təklif və təvsiyələrin işlənilib hazırlanması;

Tədqiqat metodları: Seçilmiş tədqiqat obyektindən, qarşıya qoyulan vəzifə və məqsədlərdən asılı olaraq müxtəlif metodlardan istifadə edilib. Tədqiqat zamanı statistik müşahidə, induksiya, deduksiya, sistemli və müqayisəli təhlil, Simpleks metodu, potensiallar üsulu kimi iqtisadi-riyazi metodlardan istifadə olunmuşdur.

Müdafiəyə çıxarılan əsas müddəalar:

1. Davamlı İnkişaf Konsepsiyasının qəbulu və milli iqtisadiyyatların davamlı inkişafa keçidi nəqliyyat sistemində də davamlı inkişafın təmin edilməsini zərurətə çevirib. Davamlı inkişaf isə tələbat, texnoloji inkişaf və cəmiyyət həyatı kimi mühüm anlayışları əlaqələndirir;

2. Nəqliyyat sistemindən istifadə edənlər üçün yüksək sürət, aşağı xərc və fasiləsizlik, ümumilikdə cəmiyyət üçün isə ətraf mühitin, ekologiyanın mühafizəsi tələblərinin ödənilməsi nəqliyyat xidmətlərinin səmərəlilik meyarları kimi qəbul edilə bilər. Bu şərtlər daxilində daşımalarından əldə edilən vəsaitlər sistemin davamlı inkişafının maliyyə mənbəyi ola bilər;

3. Azərbaycan Respublikası Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin əhatəsində yerləşir ki, bu da ölkəmizdə tranzit xidmətləri üçün geniş potensial formalaşdırır. Tranzit xidmətlərindən və beynəlxalq nəqliyyat layihələrindən səmərəli istifadə üçün milli nəqliyyat sisteminin beynəlxalq layihələrlə uzlaşdırılması qaçılmazdır;

4. Müstəqillik illərində Azərbaycan Respublikasının yol-nəqliyyat kompleksinə yatırılan investisiya ilə əldə edilən mənfəət uzlaşmır. Sahəyə qoyulan investisiyalar dəfələrlə artsa da, mənfəətin dəfələrlə azalması, zərərin artması müşahidə edilir. Bütün bunların başlıca səbəbi yük avto-mobilləri parkının zəif olması, yük daşıma sahəsində, eləcə də beynəlxalq bazara çıxış istiqamətində işlərin zəif aparılması, stimullaşdırıcı mühitin olmaması, yük cəlbəediciliyi istiqamətində addımların atılmaması, nəqliyyat növləri arasında koordinasiyanın olmaması və multimodal daşınmaların zəifliyidir.

5. Nəqliyyat sistemi “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlərin” və eləcə də “Davamlı İnkişaf Məqsədləri”nin reallaşdırılmasında əsas həlqədir;

6. Müasir dövrdə daşımaların çevik, logistik təşkili tələbləri multimodal

daşımalara üstünlük verilməsini zəruri edir. Bu baxımdan da İKT-nin imkanların-dan istifadə edərək intellektual idarəetmənin genişləndirilməsi, nəqliyyat xidmətlə-rinin təşkilinə dair normativ-hüquqi bazanın təkmilləş-dirilməsi və müxtəlif nəqliyyat növlərinə dair bazanın uzlaşdırılması zəruridir;

7. Statistik müşahidə, xronometraj, iş gününü müşahidəsi metodları-nın köməyi ilə meqapolislərdə sənişin daşınmalarının daha səmərəli təşkili mümkündür. Eyni zamanda, müasir iqtisadi-riyazi metodların tətbiqi ilə daşınma vasitələrinin sənişin axınına uyğun müəyyən edilməsi sənişin daşınma xidmətlərinin çevikliyini və daha səmərəli olmasını təmin edir;

8. Davamlı inkişafın təmin edilməsi daşıma xidmətlərinin rəqabət qabiliyyət-liliyinin yüksəldilməsini tələb edir. Bazar payının dəyişməsi rəqabətə davamlılıq göstəricisi kimi qəbul edilə bilər;

9. Nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafı regional nəqliyyat qovşaqlarının təkmilləşdirilməsi və qovşaqlararası əlaqələrin intensivləşdirilməsini tələb edir. Bu məqsədlə nəqliyyat qovşaqları arasında intellektual idarəetmənin yaradılması vacibdir;

10. Azərbaycanda yaşıl nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması Azər-baycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlərdən və “Davamlı İnkişaf Məq-sədləri”ndən irəli gələn zərurətdir;

Tədqiqatın elmi yeniliyi. Tədqiqat zamanı yeni nəqliyyat sisteminin forma-laşmasının elmi konseptual əsasları işlənilib hazırlanmış və sistemin davamlı inkişaf etdirilməsi istiqamətləri müəyyənləşdirilmişdir. Tədqiqatın şəxsən iddiaçı tərəfindən əldə olunan elmi nəticələrinə və irəli sürülən yeniliklərə aşağıdakılar aiddir:

- Milli nəqliyyat sisteminin sosial-iqtisadi mahiyyəti aydınlaşdırılmış və yeni-müstəqil sistemin formalaşması xüsusiyyətləri müəyyən edilmişdir;

- nəqliyyat sisteminin davamlı iqtisadi inkişafına təsir edən amillər müəyyən edilmiş, davamlı inkişafın təmin olunmasında maliyyə resurslarının formalaşması və rolu aydınlaşdırılmışdır;

- İnkişaf etmiş ölkələrin nəqliyyat sistemləri tədqiq edilərək Azərbaycan Res-publikasında nəqliyyat sisteminin idarə edilməsinin təkmilləşdirilməsi istiqamətində təklif və tövsiyələr işlənilib hazırlanmış, səmərəli idarəetmə sxemi təklif edilmişdir;

- Azərbaycan Respublikasında tranzit xidmətlərinin dövlət büdcəsinin perspektiv gəlir mənbələrindən biri olduğu əsaslandırılmış və tranzit potensialının daha səmərəli şəkildə reallaşdırılması yolları təklif edilmişdir;

- Azərbaycanda yol-nəqliyyat kompleksinin inkişaf perspektivləri müəyyən edilmiş və bu perspektivlərin reallaşdırılması istiqamətində müvafiq təklif və tövsiyələr irəli sürülmüşdür;

- Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər əsasında davamlı inkişaf edən nəqliyyat sisteminin qarşısında dayanan əsas vəzifələr müəy-yən edilmişdir;

- Nəqliyyat sistemində idarəetmənin çevikliyinin artırılması, daşımaların səmərəliliyinin yüksəldilməsi məqsədilə iqtisadi-riyazi üsullardan istifadə zəruriliyi əsaslandırılmış və iri şəhərlərdə ictimai nəqliyyatla sənişin daşımaları timsalında avtobus marşrutlarının optimal seçiminin iqtisadi-riyazi üsulu təklif edilmişdir;

- Daşınma xidmətləri göstərən təsərrüfat subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliyi qiyətləndirilməsi metodikası işləniə hazırlanmış və bu göstəricinin hesablanması üçün riyazi formula təklif edilmişdir;

- Nəqliyyat sistemində xidmətlərin logistik təşkili yolları aydınlaşdırılmış, bu məqsədlə xarici yük mərkəzlərində müvafiq nümayəndəliklərin yaradılması və regional nəqliyyat qovşaqlarında innovativ idarəetmə sisteminin tətbiqi yolları təklif edilmişdir;

- Nəqliyyatın təsiri ilə yaranan ekoloji zərərlər aydınlaşdırılmış və zərərli təsirlərin azaldılması yolları təklif edilmişdir;

- Ölkəmizdə yaşıl nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması zəruriliyi əsaslandırılmış və “Nəqliyyat, ətraf mühit və sağlamlıq üzrə Kompleks Tədbirlər Proqramı işləniə hazırlanmışdır;

- Yeni nəqliyyat sisteminin formalaşdırıldığı, nəqliyyat-tranzit potensialından səmərəli istifadənin zəruri olduğu indiki məqamda, ölkədə sosial-iqtisadi, ekoloji və mədəni inkişaf istiqamətində həyata keçirilən tədbirlərin əlaqələndirilməsi zəruriliyi əsaslandırılmışdır;

- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının təmin

olunması istiqamətində elmi baxımdan əsaslandırılmış təkliflər hazırlanmışdır;

Tədqiqatın nəzəri-praktiki əhəmiyyəti: Tədqiqat zamanı nəqliyyatın davamlı inkişafı, ölkənin davamlı inkişafı şəraitində rəqabət qabiliyyətli yeni - “Yaşıl nəqliyyat sisteminin” formalaşdırılması, milli nəqliyyat sistemində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi və s. istiqamətlərdə əldə edilmiş nəticələr, irəli sürülmüş təklif və tövsiyələr “Nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf istiqamətləri (avtomobil nəqliyyatı təmsalında)” (Bakı, “TI-MEDIA” NPM, 2008, 152 səh.), “Azərbaycanda nəqliyyat və turizm sektorlarının davamlı inkişafı: problemlər və perspektivlər” (Bakı, “Avropa” nəşr., 2011, 238 səh.), “Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafı: elmi-nəzəri əsasları və perspektivləri” (Bakı, “Avropa” nəşriyyatı, 2013, 400 səh.) adlı monoqrafiyalarda geniş ictimaiyyətə təqdim edilmişdir.

Tədqiqatın əsas müddəaları, əməli nəticə və təklifləri milli iqtisadiyyatın, eləcə də onun nəqliyyat, sənaye və s. sahələrinin formalaşdığı qloballaşma və açıq iqtisadiyyat şəraitində nəqliyyat sistemini təkmilləşdirməyə, nəqliyyat xidmətlərinin səmərəliliyini artırmağa imkan verir. İşlənib hazırlanmış təklif və tövsiyələr həm qanunvericilik aktlarında, həm də müvafiq icra strukturlarının praktik fəaliyyətində istifadə edilə bilər.

Tədqiqat obyektı olaraq Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sistemi seçilmişdir.

Tədqiqatın predmetini isə nəqliyyat sisteminin formalaşması, inkişafı və təkmilləşdirilməsinin nəzəri-metodoloji, elmi və praktiki məsələlərinin kompleks tədqiqi təşkil edir.

Tədqiqatın nəticələrinin aprobasiyası: Tədqiqat zamanı əldə olunmuş nəticələr, irəli sürülmüş təklif və tövsiyələr müvafiq qurumlara təqdim olunmuşdur. Nəticələrin tətbiqinin mümkünlüyü barədə Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən 08 yanvar 2015-ci il tarixli **A12/02 - 08/25 sayılı** və Azərbaycan Universiteti tərəfindən 25 aprel 2014-cü il tarixli **069 sayılı** rəy bildirilmişdir.

Tədqiqat prosesində əldə edilmiş nəticələr uyğun mütəxəssislərin müsbət rəyləri ilə monoqrafiya, dərslik, məqalə və tezis şəklində dərc edilmişdir. Müəllifin əsərləri Azərbaycan,

Amerika, Almaniya, Türkiyə, Rusiya, Ukrayna, Qazaxstan və Gürcüstanda dərc edilmişdir. Eyni zamanda, məqalə və tezislərin bir çoxu beynəlxalq, respublika və yerli elmi-praktik konfranslarda aprobasiyadan keçmişdir. Tədqiqat işi ilə bağlı, ümumilikdə 189,1 çap vərəqi həcmində 164 məqalə və tezis, 5 monoqrafiya, 3 dərs vəsaiti və 1 dərslik çap edilmişdir.

Dissertasiya işinin yerinə yetirildiyi təşkilatın adı-Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyasının İqtisadiyyat İnstitutu.

Dissertasiya işinin quruluşu və həcmi: Giriş (20519 işarə), beş fəsil (I fəsil – 63938, II fəsil-92411, III fəsil-107448, IV fəsil – 89117, V fəsil-91308 işarə), nəticə (107914 işarə), eləcə də ədəbiyyat siyahısını əhatə edən tədqiqat işi 481.492 işarəsi olan 281 səhifədən ibarətdir. 5 fəsildən və 15 paragrafdan ibarət işdə 41 cədvəldən, 7 sxemdən, 3 diaqramdan, 4 şəkildən və 302 ədəbiyyatdan istifadə edilmişdir.

I FƏSİL. NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN FORMALAŞMASI VƏ DAVAMLI İNKİŞAFININ NƏZƏRİ-METODOLOJİ ƏSASLARI

1.1. Nəqliyyat sisteminin sosial-iqtisadi mahiyyəti və yeni – müstəqil sistemin formalaşması xüsusiyyətləri

Müasir qloballaşma və integrasiya dövründə nəqliyyat milli təsərrüfatın mühüm sahələrindən biri kimi xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Ayrı-ayrı nəqliyyat növlərini özündə birləşdirən nəqliyyat sistemi milli təsərrüfatların davamlı və dinamik tərəqqisinin zəruri şərtlərindən birinə çevrilmişdir. Aydındır ki, sistem dedikdə bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqədə olan elementlər məcmusu başa düşülür. Nəqliyyat sistemində ayrı-ayrı növlər – avtomobil, dəmir yolu, hava nəqliyyatı, su və boru kəməri nəqliyyatı qarşılıqlı fəaliyyət göstərərək dinamik bir sistem əmələ gətirir. Hansı ki, müxtəlif nəqliyyat növlərinə aid infrastruktur da bu sistemin tərkib hissəsidir. Qeyd edilənlərdən də göründüyü kimi, nəqliyyat növləri və daşıma prosesində iştirak edən infrastruktur da ümumilikdə nəqliyyat sistemini formalaşdırır. Təbii ki, müasir dövrün özünəməxsus xüsusiyyətləri vardır ki, bu da nəqliyyat sisteminə də müəyyən təsirlər göstərir və sistemin qarşısında yeni-yeni tələblər qoyur. Bununla belə, nəqliyyat sisteminin formalaşması müəyyən tarixi mərhələləri əhatə edir.

Nəqliyyatın meydana gəlməsi tarixi istiqamətində aparılan araşdırmalardan aydın olur ki, orta əsrlərdə iqtisadiyyatın inkişafında və dünyanın müxtəlif yaşayış məntəqələri arasında iqtisadi münasibətlərin formalaşmasında əlaqə yolları xüsusi əhəmiyyətə malik idi. Ümumiyyətlə qədim dövrlərdən başlayaraq indiki inkişaf dövrünə qədər nəqliyyat və cəmiyyətin inkişafı sıx bağlı olmuşdur. Tədricən kəşf edilmiş quru və su yolları xammal və əmək resurslarının zəruri istiqamətlərdə hərəkətinə şərait yaratdı. Bütün bunlar isə, öz növbəsində nəqliyyatı cəmiyyətin və dövlətin sürətli iqtisadi inkişafının əsas təkanverici qüvvəsinə çevirdi [63; 82; 129].

Nəqliyyatın özü bir infrastruktur sahə olmaqla, cəmiyyətin və istehsal sahə-lərinin sənişin və yük daşımalarına olan tələbatının ödənilməsinə xidmət edir. Ona görə də

bu sahə zaman-zaman müxtəlif alimlərin (məs. prof. S.Q.Cümşüdoğ, prof. Z.S.Məmmədov, prof.Ə.B.Əliyev və b.) diqqət mərkəzində olmuşdur. Nəqliyyat sahəsinə dair araşdırmalara, həm də müxtəlif ixtisaslı tədqiqatçıların əsərlərində rast gəlinir. Məsələn, nəqliyyat sektorunun inkişafını və iqtisadi inkişafda bu sahənin rolunun gücləndirilməsini tədqiq edən Amerika coğrafiyaşünası Ulmanın fikrincə “nəqliyyat qarşılıqlı əlaqələrin bir meyarı kimi çıxış edir. Buna görə də nəqliyyat sistemi və növləri inkişaf etdikcə sosial-iqtisadi əlaqələrin mühüm vasitəsi kimi diqqəti cəlb etmiş və müxtəlif araşdırmaçılar tərəfindən tədqiq olunmuşdur [39; 106; 150].

Məlumdur ki, nəqliyyatın inkişaf istiqamətləri tədqiq edilərkən nəzərə alınmalı vacib məsələlərdən biri də təşkilatı, texniki, iqtisadi, ərazi və s. məsələlərdən ibarətdir. Belə ki, infrastruktur sahələr nəqliyyat xidmətlərinin təşkili üçün əsas subyekt olduğuna görə onu nəqliyyatın iqtisadiyyatının vacib tərkib hissəsi hesab etmək olar. Burada, eyni zamanda, ərazi amili də mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Ona görə ki, nəqliyyat xidmətləri hər hansı konkret coğrafi məkanda göstərilir və bütün nəqliyyat növləri müəyyən zaman və məkan daxilində formalaşır, inkişaf edir və daha sonra istehsal-satış proseslərinin tərkib hissəsinə çevrilməklə cəmiyyətin normal həyatının təmin olunmasında xüsusi rol oynayır. Başqa sözlə desək, istehsal, əhali və təbii sərvətlərin konkret məkanda iqtisadi cəhətdən kompleks şəkildə təhlili, nəqliyyat da bu kompleksin vacib tərkib hissəsi kimi, təsərrüfat fəaliyyətlərinin bütün komponentlərini əhatə edir. Eyni zamanda, nəqliyyat milli iqtisadiyyatın mühüm infrastruktur sahəsi kimi göstərilən komponentlərin həyata keçirilməsini təmin edən əsas vasitə hesab edilir.

Araşdırmalardan aydın olur ki, nəqliyyat sahəsində özünün qiymətli fikirləri ilə seçilən digər bir tədqiqatçı rus alimi P.Y.Baklanov olmuşdur. Xüsusilə, məhsuldar qüvvələrin optimal yerləşdirilməsində nəqliyyat əlaqələrinin təsirinin öyrənilməsi istiqamətində geniş tədqiqatlar aparan Baklanovun fikirlərinə görə optimal yerləşdirmənin əsas amili nəqliyyat əlaqələrinin mövcudluğudur və bu nəqliyyat əlaqələrindən başqa heç bir formada həyata keçirilə bilməz. Nəqliyyat növləri və ümumilikdə nəqliyyat sistemi məhsuldar qüvvələrin səmərəli yerləşməsinə də öz təsirini göstərir. Eyni ərazidə müxtəlif təyinatlı məhsuldar qüvvələrin yerləşməsi isə

təsərrüfat fəaliyyətinə sistemli yanaşma tələb edir. Bu proseslərin qarşılıqlı təsiri isə nəqliyyat əlaqələri vasitəsilə reallaşır [63; 38; 39; 168; 213].

Tədqiqatlardan aydın olur ki, ölkəmizdə ilk dəmir yolunun yaranması XIX əsrin sonlarına təsadüf edir. Ümumilikdə isə, Azərbaycanda yol şəbəkəsinin inkişafı XIX əsrin sonları, XX əsrin əvvəllərinə təsadüf edir ki, bu da iqtisadi inkişaf üçün lokomotiv rolu oynamışdır. Məhz, bu dövrdən etibarən iqtisadi əlaqələr intensivləşmiş, bazarlar genişlənmiş və sürətli iqtisadi tərəqqi üçün əsaslı zəmin yaranmışdır.

Yaxın və uzaq xarici ölkələrə ticarət əlaqələrinin yüksək sürətlə inkişaf etməsi yol qovşaqlarındakı yaşayış məntəqələrinin, xüsusilə dəmir yolu stansiyalarının ölkə iqtisadiyyatında mühüm rol oynayan sənaye və ticarət ocaqlarına çevrilməsi o dövrün tələblərinə uyğun formalaşırdı. Keçən əsrin əvvəllərində nəqliyyatın inkişafı həm də Azərbaycana xarici kapital axınını və iri inhisar birlikləri yaradılmasını sürətləndirmişdi. Bu dövrdə “Nobel qardaşları” şirkəti 1883-cü ildən öz fəaliyyətini əsaslı sürətdə genişləndirmiş, neft məhsullarını Bakıdan dəmir yolu vasitəsilə ilə Poti və Batumi limanlarına, oradan da xaricə göndərmək imkanı əldə etmişdir. Yeni yolların çəkilişi və yeni nəqliyyat əlaqələrinin formalaşması, həm də ölkə daxilində yeni-yeni istehsal sahələrinin açılmasına təkan vermiş, bir çox sosial problemlərin həllinə şərait yaratmışdır [32; 38; 63; 128].

Beləliklə, nəqliyyat cəmiyyətin gündəlik həyatının mühüm tərkib hissəsi kimi inkişaf etməyə və təkmilləşməyə başladı. Təbii ki, nəqliyyat sisteminin formalaşması və inkişafında cəmiyyətin həyat tərz, ölkənin iqlim şəraiti, coğrafi mövqeyi və s. kimi məsələlər də nəqliyyat sistemində öz təsirini göstərirdi.

Bütün bunlarla yanaşı, beynəlxalq aləmə, dünya iqtisadiyyatına integrasiyanın ayrı-ayrı milli dövlətlər üçün qaçılmaz və həyati əhəmiyyətli olduğunu, eləcə də dövlətlərarası münasibətlərin əsasını ticari münasibətlərin təşkil etdiyini nəzərə alsaq, müasir dövrdə nəqliyyat sisteminin əhəmiyyəti aydın olar. Başqa sözlə desək, qloballaşma və integrasiya proseslərinin intensivləşdiyi müasir dövrdə nəqliyyat qarşılıqlı maraqların, ticari məqsədlərin reallaşdırılmasının ən geniş yayılmış vasitəsi kimi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Eyni zamanda, zamanın tələbləri, dünyanın inkişaf tendensiyləri, inkişaf hədəfləri nəqliyyat sistemi qarşısında da müəyyən vəzifələr

qoyur ki, bunun üçün də nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi, yeni bir sistemin formalaşdırılması zəruridir.

Nəqliyyat sistemi həm milli təsərrüfatın tərkib hissəsi kimi, həm də ayrıca bir sistem kimi diqqəti cəlb edir. Başqa sözlə desək, həm nəqliyyat sistemi milli çərçivədən çıxaraq dünya nəqliyyat sisteminin tərkibinə çevrilir, həm də iqtisadi integrasiyanı təmin edir. Bu baxımdan da, nəqliyyat sisteminə, həm dünya nəqliyyat sistemində müşahidə edilən dəyişikliklər, həm də milli təsərrüfatların integrasiya hədəfləri öz təsirini göstərir.

Araşdırmalar göstərir ki, dünya dövlətlərinin iqtisadi inkişafı sürətləndikcə, cəmiyyətin zövq və tələbatı təkmilləşdikcə, tədricən iqtisadi tərəqqidə kəmiyyətlə yanaşı keyfiyyətə də ciddi önəm verilməyə başladı. Artıq XX əsrin sonlarına doğru dünya yalnız kəmiyyət deyil, keyfiyyət göstəricilərinin də önəmli olduğu yeni bir inkişaf modeli ilə üz-üzə idi ki, bu da nəqliyyat sistemi qarşısında da müəyyən vəzifələr yaradır. Bu model elm və iqtisadiyyatın qarşılıqlı əlaqəsinin genişləndirilməsi, elmi-texniki nailiyyətlərin iqtisadiyyata sürətli tətbiqini, təbii-iqtisadi ehtiyatlardan qənaətlə və maksimum səmərəliliklə istifadəni nəzərdə tutur. Belə yaşama modern iqtisadiyyat anlayışının və Davamlı İnkişaf Konsepsiyasının meydana gəlməsinə səbəb olmuşdur. Əslində isə, davamlı inkişaf və modernləşdirmə biri-birini tamamlayan proseslər olub, oxşar mahiyyətə malikdirlər. Bu da oradan irəli gəlir ki, hər iki anlayışın əsas mahiyyətini resurslardan qənaətlə istifadə, texniki-texnoloji yeniləşmə, kadr hazırlığı, daşıma prosesləri və s. bütün mərhələlərdə təkmilləşdirmələr təşkil edir. Bütün bunlar isə, birbaşa nəqliyyat sistemi ilə əlaqədardır [47; 87; 118; 298].

Araşdırmalar göstərir ki, davamlı inkişaf regional və qlobal miqyasda ətraf mühit amillərini önə çıxaran, ətraf mühitin qorunmasını və ekoloji səmərəliliyi təmin etməyə yönəlmiş inkişaf yoludur ki, bunu da nəqliyyat sistemi olmadan təsəvvür etmək qeyri-mümkündür. Burada nəqliyyat sistemi, həm istehsal-satış proseslərinin iqtisadi-ekoloji səmərəliliyinə birbaşa təsir göstərir, həm də nəqliyyat özü ətraf mühiti çirkləndirən mənbələrdən biridir. Məhz, bu baxımdan nəqliyyat sistemi davamlı inkişafın mühüm tərkib elementidir [124; 130].

Qeyd olunduğu kimi, davamlı inkişaf üç ayaq üzərində (sosial, iqtisadi və ekoloji)

dayanan inkişaf modelidir. Dünyada ekoloji problemlər kəskinləşdikcə, cəmiyyətin tələbatının ətraf mühitə minimum təsirlərlə təmin edilməsi daha çox diqqəti cəlb edirdi. Artıq XX əsrin sonlarına doğru iqtisadi proseslərin sosial-iqtisadi dəyərləndirilməsi ilə yanaşı, ekoloji, ətraf mühit baxımından da təhlilinə ciddi yanaşılırdı. Bu da ondan irəli gəlirdi ki, artıq XX əsrin sonlarına doğru aşağıdakı problemlər mövcud idi və tədricən özünü daha qabarıq şəkildə büruzə verirdi [29, s.123-146; 84; 190]:

- global istiləşmə və buzlaqların əriməsi;
- təbiət-cəmiyyət münasibətlərində yaşıllıqların məhvi, su hövzələrinin azalması, ehtiyatlardan qeyri-səmərəli istifadə kimi tendensiyaların müşahidə edilməsi;
- içməli su və ərzaq təminatında çatışmazlıqlar;
- müxtəlif regionlarda qeyri-bərabər demoqrafik dəyişikliklər;
- təbiət-cəmiyyət münasibətlərinin təsiri ilə yaranan fəvqəladə hadisələr;
- təbii, texnogen və hərbi münaqişələr səbəbindən yaranan problemlər;
- yuxarıda qeyd edilənlər də daxil olmaqla bir sıra səbəblərlə yaranan yoxsulluq, işsizlik, daha layiqli həyat uğrunda mübarizə və s..

Göründüyü kimi, problemlərin əksəriyyətini nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti olmadan aradan qaldırmaq qeyri-mümkündür. Bu baxımdan da, davamlı inkişaf haqqında qeyd olunanları, elə nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafı üçün də qəbul etmək mümkündür.

Tədqiqatlar göstərir ki, ayrı-ayrı ölkələrdə təmin olunan iqtisadi inkişaf ətraf mühitə antropogen təsirlərin çoxalması ilə müşahidə edilir. Belə ki, yeni sənaye müəssisələrinin yaradılması, nəqliyyat vasitələrinin sürətli artımı ekoloji tarazlığı pozur, atmosferi, ətraf aləmi çirkləndirir və beləliklə də, flora və faunaya mənfi mənada ciddi təsir göstərir. Digər tərəfdən, məlumdur ki, iqtisadi tərəqqi təbii ehtiyatlardan istifadəyə əsaslanır ki, bu da nəticədə bəzi ehtiyatların azalmasına, tədricən tükənməsinə gətirib çıxarır. Məhz, buna görə də cəmiyyətin normal yaşayışı üçün xüsusi önəm kəsb edən canlı aləmin qorunması, o cümlədən insan cəmiyyətinin inkişafı üçün sağlam mühitin formalaşması bəşəriyyəti, xüsusən dünya tədqiqatçılarını narahat edən ciddi problemə çevrilmişdir. Son illə cəmiyyət-təbiət münasibətlərində müşahidə edilən gərginlik təbii sərvətlərin planlı və səmərəli istismarını nəzərdə tutan, eləcə də

cəmiyyət üçün (davamlı) uzunmüddətli sosial-iqtisadi tərəqqi modelinin hazırlanmasını bir zərurətə çevirmişdir. Qeyd edilənlərə əsasən, ekoloji amilləri nəzərə alan, başlıca tələbi təbii sərvətlərdən qənaətlə və səmərəli istifadə olan davamlı inkişaf konsepsiyasının əhəmiyyətini artırır, bu istiqamətdə müvafiq modelin hazırlanması, ayrı-ayrı iqtisadi sahələrin, o cümlədən sosial-iqtisadi tərəqqinin mühüm tərkib hissəsi olan milli nəqliyyat sisteminin uzunmüddətli davamlı inkişafı, iqtisadi tərəqqinin tələblərini qarşılaya bilən nəqliyyat sisteminin formalaşması dünya tədqiqatçılarının prioritetinə aid edilir.

Tədqiqatlardan aydın olur ki, müasir elmi müddəalar əsasında, davamlı inkişaf modelinin formalaşması istiqamətlərinin təklifinə ilk dəfə öz tədqiqatlarında Roma klubu yer vermişdir. D.Medeouz, M.Messaroviç, E.Pestel, J.Forester və s. tanınmış klub üzvləri öz tədqiqatlarında davamlı inkişafın zəruriliyi və təmin edilməsi istiqamətlərini aydınlaşdırmışlar. 1990-ci illərdən sonra dünya alimlərini daha ciddi narahat davamlı inkişaf modeli Dünya Müşahidə İnstitutu (World Watch Institute) və Dünya Resursları İnstitutu (World Resources Institute) tərəfindən nəşr edilən çoxsaylı nəşrlərdə ətraflı izah edilmiş və daha da konkretləşdirilmişdir [47, 75, 87].

Belə yanaşmanın əsasında insan, təbiət və sosial-iqtisadi sahələr arasında formalaşmış münasibətlərin bir daha nəzərdən keçirilməsi zəruriliyi dayanır. Bu münasibətlərin formalaşmasında nəsillərarası həmrəylik, yəni indiki nəslin tələbatının gələcək nəsilləri də nəzərə almaqla ödənilməsi vacibdir. Bu isə belə bir nəticəyə gəlməyə əsas verir ki, davamlı inkişaf konsepsiyasının başlıca məqsədi düzgün – təbii-iqtisadi sərvətlərdən qənaətlə istifadəni təmin edə bilən inkişaf strategiyasının formalaşdırılmasıdır. Burada da hədəf, nəsillərarası həmrəyliyin yaradılması ilə, cəmiyyətin müasir tələbatının gələcək nəsillər nəzərə alınmaqla ödəmək imkanlarını aşkara çıxarmaqdır.

Aydındır ki, insan cəmiyyətinin normal və layiqli həyat səviyyəsinin təmin edilməsi milli dövlətlərin və ümumilikdə dünyanın əsas vəzifəsidir. Bu prizmadan yanaşdıqda, müasir dünyanın qarşısında dayanan, o cümlədən gələcəkdə də cəmiyyətin qarşılaşacağı yoxsulluq və təbii resursların tükənməsi kimi iki əsas problem mövcuddur. Hansı ki, bunlar da qarşılıqlı əlaqəlidir. Belə ki, iqtisadi tərəqqi təbii

resursların əsasında təmin edilir ki, bu resursların da tükənməsi və ya resurslardan qeyri-səmərəli istifadə uzunmüddətli tərəqqiyə mane olur ki, bu da nəticədə yoxsulluq problemini yaradır [29, 44, 47, 90, 118, s.87-103; 297].

Müşahidə və təcrübə göstərir ki, yoxsulluq probleminin qarşısının alınması xarici borcların azaldılmasını, bazar münasibətlərindən irəli gələn təsərrüfat subyektlərinin inkişaf etdirilməsini, idxalıvəzetmə və ya ixracıönümlü istehsal sahələrinin inkişafını və s. tələb edir. Bütün dövrlərdə cəmiyyətdə yoxsulluq problemi olsa da, qeyd edilənlər yoxsulluq probleminin qarşısını alır və ya minimumlaşdırır.

Təbii resurslar problemi isə yeraltı və yerüstü sərvətlərin qorunması, sərvətlərdən planlı və qənaətlə istifadəni zəruri edir. Davamlı inkişaf edən milli nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması məqsədi də, əks qütblər kimi görünən iqtisadi tərəqqi ilə ekologiya arasında bir tarazlıq formalaşdırmaq, bu əks qütblərə kompleks yanaşmanı təmin etməkdir. Bunun da əsasında təbii ehtiyatların indi ilə gələcək arasında proporsional bölgüsü dayanır. Bütün bunlar, həm də Davamlı inkişaf konsepsiyasından irəli gələn bir zərurətdir. Bu konsepsiya müasir dövrün və gələcəyin ədalətli və doğru yanaşması kimi qəbul edilir. Ona görə ki, burada indiki dövrlə yanaşı, gələcək nəsillərin də normal yaşayışı nəzərə alınır [29, s.55-67].

İndiki və gələcək nəsillərin tələbatlarının normal qarşılanması davamlı inkişaf konsepsiyasının əsas xəttini təşkil edir. Bu mənada, təbii resurslardan səmərəli və qənaətlə istifadə prioritetdir. Bütün bunlar isə, həm də iqtisadi tərəqqinin təkanvericisi olan milli nəqliyyat sisteminin normal fəaliyyətini, müvafiq optimal bölüşdürmə və ardıcıl yerinə yetirilmə ilə ətraf mühitə mənfi təsirlərin azaldılmasını zəruriləşdirir. Nəsillər arasında həmrəyliyi formalaşdırmaq, gələcək üçün təbii resursları qorumaq, sənayeləşmə ilə yaranan ekoloji problemlərin qarşısını almaq kimi problemlərin həlli milli nəqliyyat sistemləri qarşısında da mühüm vəzifələr yaradır. Problemlər, qarşıda dayanan vəzifələr və sosial-iqtisadi tərəqqi səviyyəsindən asılı olmayaraq davamlı inkişaf müasir qloballaşan dünyanın başlıca hədəfidir. Bütün bunlarla yanaşı, qloballaşma dövründə davamlı inkişaf da özünəməxsus şərtlərlə səciyyələnir.

O cümlədən, müasir qloballaşma şəraiti də bir çox özünəməxsus xüsusiyyətlərlə xarakterizə olunur. Xüsusilə, qloballaşma zamanı transformasiya proseslərinin

sürətlənməsi, nəqliyyat-inteqrativ əlaqələrin genişlənməsi və s. qloballaşmanın başlıca xüsusiyyətləri hesab edilə bilər ki, bu da bir sıra ciddi dəyişikliklərlə müşahidə edilir. Təbii ki, qeyd edilən xarakterik xüsusiyyətlər ümumilikdə bütün proseslərə, o cümlədən dünyanın başlıca məqsədinə çevrilmiş davamlı inkişafa da təsir edir. Başqa sözlə desək, bütün bunlar ümumilikdə iqtisadi proseslərə də təsir edir, onun səciyyəvi xüsusiyyətlərini formalaşdırır və zəruri şərtlərini müəyyən edir [29, s.68-77; 43, 63, 117].

Təcrübə göstərir ki, istehsalatda texniki-texnoloji baxımdan son yeniliklərin sürətli tətbiqi, müasir standartlara cavab verən məhsul istehsalı, minimum məsrəflərlə maksimum səmərəyə nail olmaq, kadr hazırlığını son dərəcə təkmilləşdirmək, ətraf mühit və ekoloji təsirlərin diqqətdə saxlanması və s. kimi məsələlər davamlı inkişafın başlıca şərti kimi qəbul edilə bilər ki, bütün bunlar, həm də davamlı inkişaf konsepsiyasından irəli gələn başlıca vəzifələrdir. Nəqliyyat sisteminin də davamlı inkişafı, məhz qeyd edilən məsələləri öz fəaliyyətində nəzərə almağı tələb edir [59, 86, 124, s.83-97].

Qeyd edilənlərdən də göründüyü kimi, davamlı inkişafa konseptual yanaşmanın əsasında müxtəlif istiqamətləri əhatə edən üç mühüm baxış dayanır: iqtisadi, sosial və ekoloji. Bu isə, öz növbəsində, davamlı inkişaf konsepsiyasının tamlıq (komplekslilik), səmərəlilik və ədalətlik kimi əsas məqsədlərini formalaşdırır [47, 87].

Baxmayaraq ki, davamlı inkişafa dair müxtəlif fikirlər mövcuddur, bütün yanaşmaların bir ümumi cəhəti vardır ki, davamlı inkişaf yalnız insan inkişafının əsas tələblərinin ödənilməsi zəminində təmin edilə bilər. Davamlı inkişaf zamanı isə bütün mövcud vasitələr yalnız bir amala - ali varlıq olan insanın həyat tərzinin yaxşılaşması, onun tələbatlarının ödənilməsi, gələcək nəsillərin maraqlarının nəzərə alınması və onların payına toxunulmaması istiqamətinə yönəldilməlidir. Başqa sözlə desək, davamlı inkişafda hər şey yalnız insan inkişafına təminat verməli və buna zəmin yaratmalıdır. Buradan isə belə nəticəyə gəlmək olar ki, davamlı inkişaf konsepsiyasının formalaşmasında 19-cu illərdə C.Keyns tərəfindən irəli sürülən iqtisadi artım nəzəriyyəsinin mühüm rolu olmuşdur. Bu nəzəriyyəyə əsasən iqtisadi artımın başlıca keyfiyyət şərtləri, məhz insanın qabiliyyətinin, bacarığının inkişafı, reallaşdırılması, onun şəxsi imkan və seçiminin genişləndirilməsidir [29, s.44-46; 47, 75, s.13-16; 130].

Nəqliyyatın davamlı inkişafının nəzəri əsası kimi mühüm rol oynayan məsələlərdən biri də həyat keyfiyyətidir ki, bu da dünyanın tanınmış alimlərindən olan Y.Tinbergenin adı ilə bağlıdır. Ümumi davamlı iqtisadi inkişafda olduğu kimi, nəqliyyatın davamlı inkişafında da həyat keyfiyyətinin əsas mahiyyəti sosial-iqtisadi və ekoloji baxımdan normal yaşayışın təmin olunmasından ibarətdir [29, s.104-134; 86].

Beləliklə, aydın olur ki, mahiyyətə davamlı inkişaf konsepsiyası, o cümlədən nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafı mövcud problemlərə keyfiyyətə yeni yanaşmadır. Davamlı inkişafa dair fikirlərə istər bir sıra beynəlxalq sənədlərin müddəalarında, istərsə də ayrı-ayrı alimlərin əsərlərində rast gəlinir. Məsələn, bir qisim tədqiqatçılar (R.Kostansa, K.Folke və s.) davamlı inkişafı ilə bağlı üç problemi ayırırlar ki, bu problemlər də bir-birilə qarşılıqlı əlaqədədir [29 **Ошибка! Источник ссылки не найден.**, s. 88-77; 63, s.87-103]:

- iqtisadi tərəqqi ilə ekoloji sistemin uzlaşdırılması;
- təbii-iqtisadi resursların indiki və gələcək nəsillər arasında, eləcə də ümumilikdə canlı aləm arasında ədalətli bölüşdürülməsi;
- kapital bölgüsünün də nəzərə alınması ilə resurslardan istifadənin zamana görə effektiv bölgüsü.

Məhz bu baxımdan da, davamlı inkişafa dair konseptual yanaşma üç əsas baxışın birləşməsi nəticəsində yaranmışdır ki, bunlar da, yuxarıda qeyd edildiyi kimi, birbaşa nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti ilə bağlı olan sosial, iqtisadi və ekoloji istiqamətlərdir. Nəzərə alsaq ki, bütün bu istiqamətlər nəqliyyat sistemi, daha konkret desək avtomobil nəqliyyatı ilə əlaqədardır, onda yuxarıda qeyd edilənləri nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının nəzəri əsasları kimi qəbul etmək olar. Beləliklə, nəqliyyat sistemi, onun ayrı-ayrı növləri milli iqtisadiyyatın davamlı və dinamik inkişafının ən mühüm amillərindən biridir. Yəni normal və səmərəli nəqliyyat xidmətləri milli iqtisadiyyatın davamlı inkişafının zəruri şərtlərindən biridir. Bütün bunlar isə, davamlı inkişafın mahiyyətini və konseptual əsaslarını aydınlaşdırmaqla, milli iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrində, o cümlədən nəqliyyat sistemində davamlı iqtisadi inkişafın təmin olunmasını aktual bir problemə çevirmişdir.

Beləliklə, yeni-müstəqil nəqliyyat sisteminin formalaşması xüsusiyyətlərinin

araşdırılmasından bu nəticəyə gəlmək mümkündür ki, qloballaşma və integrasiya proseslərinin intensivləşməsi nəqliyyatı milli çərçivədən çıxararaq dünya nəqliyyat sisteminin tərkib hissəsinə daxil etmişdir. Ona görə də nəqliyyat sistemi qarşısında dayanan tələblər də milli sənədlərlə yanaşı, həm də beynəlxalq razılaşmalardan irəli gəlir. Yükgötürmə qabiliyyəti daha yüksək, sürətli, təhlükəsiz, ekoloji zərərsiz, yük növlərindən asılı olaraq daşıma qaydalarına riayət edə bilən çevik nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması başlıca tələblərdir. Bütün dünyada davamlı inkişaf konsepsiyasının xüsusi aktuallıq kəsb etdiyini nəzərə alaraq nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin də davamlı inkişafı ilə bağlı beynəlxalq sənədlərin tələblərinə uyğunlaşdırılması məqsədəuyğun olardı.

1.2. Nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının nəzəri əsasları və başlıca prinsipləri

Müasir dünyanın gündəmində olan davamlı inkişaf bütün dünyanı düşündürən ən vacib problemlərdən biridir. Ona görə ki, problemin həllində başlıca məqsəd insanların fəaliyyət və yaşayış şəraitinin yaxşılaşdırılması, ölkədə səmərəli məşğulluğun təmin olunması, istehsal sahələrinin inkişaf etdirilməsi və s. nəzərdə tutulur. Təbii ki, bütün qeyd edilənlər nəqliyyat sistemində də aiddir. Başlıca vəzifəsi cəmiyyətin və sənayenin daşımalarına tələbatının vaxtında və minimum xərclərlə ödənilməsi olan nəqliyyatın iştirakı olmadan nə həyat səviyyəsinin yüksəldilməsi, nə də istehsal sahələrinin inkişaf etdirilməsi mümkündür. Əslində isə, nəqliyyat bütün bu proseslərdə zəruri bir infrastruktur olaraq iştirak edir. Bu baxımdan da, nəqliyyat sisteminin davamlı inkişaf etdirilməsi, bu sahənin davamlı inkişafının konseptual əsaslarının müəyyənləşdirilməsi kimi məsələlər xüsusi aktuallıq kəsb edir. Bunun üçün isə, ilk növbədə, davamlı inkişafın mahiyyətinin aydınlaşdırılması, davamlı inkişafa dair beynəlxalq sənədlərin təhlili və s. zəruridir.

Onu da qeyd edək ki, 1992-ci ildə Rio-de-Janeyro şəhərində BMT tərəfindən ətraf mühit problemləri ilə bağlı keçirilən konfransdan başlayaraq son illərədək müxtəlif adlarda (mövzularda) fərqli formatlı tədbirlər keçirilmişdir. Davamlı inkişafın təmin

olunması ilə bağlı dünya dövlətləri və xalqlarına tövsiyələrin verilməsinə, davamlı inkişaf məqsədlərinin müəyyənləşdirilməsinə xidmət edən bu tədbirlər hər bir sahədə davamlı inkişafın elmi-nəzəri əsaslarını təşkil edir. O cümlədən, aşağıda təhlil ediləcək sənədlər və onların müxtəlif bəndləri birbaşa nəqliyyat xidmətləri ilə bağlıdır. Əslində nəqliyyat elə bir sahədir ki, hər bir istiqamətdə inkişafın təmin olunmasında bu və ya digər dərəcədə iştirak payına malikdir. Ona görə də davamlı inkişafa dair sənədlərdə əks olunmuş, minilliyin məqsədlərinə da-xil olan, yoxsulluğun aradan qaldırılması, sərfəli və təmiz enerji, layiqli əmək və iqtisadi artım, ətraf mühitin qorunması, qarşılıqlı əməkdaşlığın inkişafı və s. istiqamətlərin hər biri nəqliyyat xidmətləri, yol-nəqliyyat kompleksi ilə birbaşa bağlıdır. Bu mənada davamlı inkişaf ilə bağlı sənədlərin ayrı-ayrı bəndlərində irəli sürülən tövsiyələr də nəqliyyat sistemi ilə əlaqədardır və cəmiyyətin tələbatlarına uyğun müasir nəqliyyat xidmətlərinin qarşısında dayanan tələbləri özündə əks etdirir.

Hər şeydən əvvəl, davamlı inkişaf indiki və gələcək insanların layiqli həyat səviyyəsinin təmin olunmasını tələb edir. Eyni zamanda, davamlı inkişafın başlıca məqsədi gələcək nəsillərin payına toxunmadan, indiki nəslin tələbatının ödənilməsidir. Bu mənada, davamlı inkişaf bir-birilə sıx bağlı olan iki mühüm anlayışı özündə ehtiva edir: **1.** Yoxsul əhali təbəqəsi üçün zəruri olan əsas tələbat anlayışı; **2.** Texnoloji vəziyyət və cəmiyyət həyatı, o cümlədən insanların normal tələbatının təbiət tərəfindən ödənilməsi imkanları ilə şərtlənən məhdudlaşdırma anlayışı [29, s.57-70].

Davamlı inkişafa nail olunması və yoxsulluğun aradan qaldırılması kompleks xarakter daşıyır. Bu, davamlı inkişaf və yoxsulluqla bağlı yanaşmalardan, eləcə də beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən qəbul edilən sənədlərdən irəli gələn bir reallıqdır. 1992-ci ildə Rio-de-Janeyroda BMTnin ətiraf muhit və inkişaf üzrə keçirilən konfransında iştirakçı dünya dövlətlər belə bir yekdil fikrə gəlmişlər ki, ətraf mühitin qorunması, sosial-iqtisadi inkişafı təmin edən islahatların həyata keçirilməsi və yoxsulluğun azaldılması davamlı inkişafın əsas şərtidir. Rio konfransından 10 il sonra - 2002-ci ilin sentyabr ayında Cənubi Afrika Respublikasının Yohannesburq şəhərində “Davamlı İnkişaf üzrə” keçirilən Sammitin bəyannaməsində isə qeyd edilmişdir ki, insan ləyaqətini alçaldan, yoxsulluğa və ətraf mühitin çirklənməsinə zəmin yaradan

davamsız, qeyri-tarazlı, ekoloji cəhətdən balanslaşdırılmamış inkişaf modelindən kənar bir yol seçmək zəruridir. Bu yol isə bütün insanların minimum sosial tələbatlarının ödənilməsini nəzərdə tutan, tarazlı iqtisadi inkişafı təmin edən, dünyada təbii və iqtisadi resursların ədalətli bölgüsünü tələb edən, eləcə də ətraf mühitin mühafizəsini iqtisadi inkişafın əsas amillərindən biri sayan davamlı inkişaf yoludur. Sammitin sənədlərində daha sonra qeyd olunur ki: bəşər cəmiyyətinin varlılar və kasıblara bölünməsi, inkişaf etmiş və inkişaf etməkdə olan ölkələr arasında günbəgün artmaqda olan fərqlər dünyanın çiçəklənməsi, təhlükəsiz və stabil inkişafa ən böyük təhlükə yaradan amillərdir. Məhz bu baxımdan da yoxsulluğun azaldılması, istehlak və istehsal modelinin dəyişməsi (mütəmadi olaraq cəmiyyətin tələbatına uyğun təkmilləşdirilməsi), həmçinin uzunmüddətli iqtisadi və sosial inkişaf məqsədilə təbii resurslar bazasının mühafizə edilməsi, bu resursların ədalətli bölgüsünün təmin olunması, eləcə də səmərəli idarəetmənin tətbiqi nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının başlıca məqsədləri və ona nail olmağın əsas tələbləridir [47, 87,s.57-74; 120].

“Davamlı inkişaf” konsepsiyası hazırki, dünyada ən çox işlənən və tətbiq edilən inkişaf konsepsiyalarından biridir. Konsepsiyanın yaranması və qəbul edilməsi, əsas etibarlı ilə BMT- nin təbiətin qorunması və ətraf mühitin mühafizəsi fəaliyyəti ilə əlaqədar olmuşdur. Belə ki, Davamlı İnkişafa keçid Konsepsiyası BMT-nin təşkilatçılığı ilə keçirilən Rio konfransında, müasir cəmiyyətdə davamlı inkişaf və yoxsulluğun azaldılması problemlərinə dair müxtəlif vaxtlarda qəbul edilmiş sənədlərdə irəli sürülmüş tələblərə uyğun olaraq qəbul edilmişdir. Adışəkilən sənədlər yalnız ətraf mühitin qorunması ilə bağlı problemləri deyil, həm də müxtəlif ölkələr üzrə istehsal-satış prosesləri ilə ətraf mühit amillərinin ahəngdarlığına əsaslanan və uzun dövrü əhatə edən inkişaf istiqamətlərini kompleks şəkildə ifadə edir. Hər üç istiqamət nəqliyyatla birbaşa əlaqəlidir və təbii ki, nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafı da bu konsepsiya ilə uzlaşmalıdır [47, 92, 124, 130].

Araşdırmalar göstərir ki, XXI əsrin əvvəllərindən cəmiyyət və təbiət arasında tarazlı münasibətlərin formalaşmasına yönəlmiş bu konsepsiya daha da təkmilləşdirilərək həyatın bütün istiqamətlərini əhatə etdi və sadəcə “Davamlı inkişaf” kimi adlandırıldı. Nəhayət, Rio konfransında beynəlxalq təşkilatların iştirakı ilə milli

dövlətlərin özünün davamlı inkişaf strategiyasını qəbul etməsi ilə bağlı çağırış edilmişdir. Bu çağırışdan sonra sosial-iqtisadi və ekoloji məsələlərə kompleks yanaşma daha da gücləndirilmiş və çağırış qeyd edilən istiqamətdə bir proqram kimi qəbul edilmişdir ki, bu da nəqliyyat sistemi ilə birbaşa əlaqədardır [120, 124].

Adıçəkilən konfransda ayrı-ayrı milli dövlətlərin davamlı iqtisadi tərəqqisində önəmli rol oynayan sənəd qəbul edildi. “XXI əsrin Gündəliyi” adlanan bu sənəd davamlı inkişaf ilə bağlı milli strategiyaların işlənilib hazırlanmasında proqram xarakterli bir sənəd idi. Konfrans materialları ilə tanışlıqdan aydın olur ki, 4 bölmə və 38 paragrafdan ibarət olan sənədin qısa məzmunu və mahiyyətini aşağıdakı kimi izah etmək olar. Eyni zamanda, sənədin əksər bölmələrinin nəqliyyata da aid olduğu nəzərə alınaraq nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının konseptual əsasları kimi də qəbul edilə bilər.

Gündəliyin ayrı-ayrı ölkələrdə davamlı iqtisadi inkişafın sürətləndirilməsi məqsədilə müvafiq milli siyasət və beynəlxalq əməkdaşlığın genişləndirilməsi, yoxsulluqla mübarizənin gücləndirilməsi, tələbat strukturunun davamlılığa doğru dəyişilməsi, demoqrafik vəziyyət və əhali dinamikası, insan sağlamlığının qorunması, qərarların qəbul edilməsində ətraf mühit və davamlı inkişaf məsələlərinin nəzərə alınması və s. problemlərin həlli yollarının izahı birinci bölmədə verilir.

Sənədin ikinci bölməsində əsasən təbii resursların (su, torpaq, hava, meşə və s.) mühafizəsi, səhrələşmə və quraqlığa qarşı mübarizə, okean və dənizlərin, şirin su ehtiyatlarının mühafizəsi, bioloji növ müxtəlifliyinin qorunması, kənd rayonlarının və kənd təsərrüfatının davamlı inkişafı və s. məsələlər əhatə edilir. Bütün bunları isə nəqliyyat sistemindən kənarda, bu sistemin iştirakı olmadan təmin etmək qeyri-mümkündür [63,s.64-82; 87, 90, 124].

Üçüncü bölmədə ölkədə davamlı inkişafın təmin edilməsi məqsədilə cəmiyyətdə bütün sosial qrupların (qadın, uşaq və gənclərin), sosial təbəqələrin (sahibkarların, fermerlərin, elmi-texniki qrupların), yerli özünüidarəetmə orqanlarının (bələdiyyələrin), həmkarlar təşkilatlarının, yerli icmaların, qeyri-hökumət təşkilatlarının rolunun möhkəmləndirilməsi məsələlərinin təhlilinə həsr edilmişdir. Bu bölməni fərqləndirən əsas səbəblərdən biri də ondan ibarətdir ki, bölmədə insan amili önə çəkilir, bütün insan

qruplarına diqqət yetirilməsinin zəruriliyi irəli sürülür, həm davamlı iqtisadi inkişafın təmin edilməsinin və yoxsulluğun aradan qaldırılmasının, həm də davamlı inkişaf strategiyasının əsas məqsədinin, məhz insan amili olduğu qeyd edilir. Bu da təbiidir, çünki hər bir addım dünyada insanların həyat səviyyəsinin yüksəldilməsinə, onların normal qidalanması, təhlükəsiz yaşaması və fəaliyyət göstərməsi kimi məsələlərin həllinə xidmət edir [63, 87, 90, 124].

Davamlı inkişafı ilə bağlı qarşıda duran vəzifələrin reallaşdırılması yolları dördüncü bölmədə izah edilir. Bu prosesdə müxtəlif təyinatlı təşkilatların konkret vəzifələri və iştirak səviyyələri aydınlaşdırılır. Bu bölmədə davamlı inkişaf strategiyasının həyata keçirilməsinin maliyyə ehtiyatları və mexanizmləri, ekoloji cəhətdən təmiz texnologiyaların əldə edilməsi, davamlı iqtisadi inkişafın təmin olunmasında elmi nailiyyətlərin tətbiqi məsələləri əhatə olunur. Eyni zamanda, bu sahədə kadr hazırlığı, əhəlinin məlumatlandırılması və maarifləndirilməsi, davamlı inkişaf strategiyasının həyata keçirilməsi məqsədilə daxili və beynəlxalq hüquqi sənədlərin hazırlanması, qərarların operativ və düzgün qəbul edilməsi üçün informasiya bazasının yaradılması məsələləri və s. dördüncü bölmədə ətraflı izah edilmiş və onların həyata keçirilməsi yolları açıqlanmışdır [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**29, s.51-70; 47, 75, 87].

Davamlı inkişafa dair digər mühüm sənədlərdən biri də BMT -nin RİO Konfransında qəbul edilən 27 maddədən ibarət olan Rio Bəyannaməsidir. Hər bir sahədə davamlı inkişafın konseptual əsası kimi qəbul edilən bu bəyannamənin prinsiplərində aşağıdakı məsələlər öz əksini tapmışdır ki, bütün bunlar da nəqliyyat sisteminin inkişafını və təkmilləşdirilməsini tələb edir. Ona görə də RİO-92 konfransının prinsipləri, həm də nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının əsasını təşkil edir [29; 63; 87;130]:

- Davamlı inkişafın diqqət mərkəzində əsas yeri insanlar tutur. Bir halda ki, davamlı inkişafın əsas tələblərindən biri də yoxsulluğun aradan qaldırılmasıdır, onda təbii ki, burada əsas məqsəd insanların yaşayış şəraitinin və onların maddi rifah halının yaxşılaşdırılması, həyat səviyyəsinin yüksəldilməsidir. Eyni zamanda bütün bunlar ekoloji tarazlığı pozmadan həyata keçirilməlidir. Başqa sözlə desək, bütün insanlar

təbiətlə harmonik şəkildə sağlam və məhsuldar yaşamaq hüququna malikdirlər. Təəsüf ki, nəqliyyat sisteminin təsiri ilə təbiət-cəmiyyət münasibətlərinin pozulması hallarına tez-tez rast gəlinir ki, nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının başlıca tələblərindən biri də bu pozuntuların aradan qaldırılmasıdır;

- Hər bir dövlət BMT-nin Nizamnaməsi və beynəlxalq hüququn tələblərinə müvafiq olaraq müstəqil şəkildə öz təbii sərvətlərindən istifadə etmək hüququna malikdir. Eyni zamanda bu prinsip bütün dövlətlərin ətraf mühitin mühafizəsi və davamlı iqtisadi inkişaf məsələləri üzrə sərbəst xüsusi siyasət yürütməsini məqbul hesab edir. Ancaq hər bir dövlət öz fəaliyyəti ilə digər dövlətin və ya dövlətlərin təbiətinə zərər vurmamaq barədə məsuliyyət daşıyır. Bu isə o deməkdir ki, istər dünya, istərsə də milli dövlətlər səviyyəsində ətraf mühitə zərər verən amillərlə kompleks mübarizə aparılmalıdır. Nəqliyyat sistemlərinin davamlı inkişaf zərurəti həm də buradan yaranır;

- Davamlı inkişafa keçid və yoxsulluğun aradan qaldırılması istiqamətində aparılan islahatlar ekoloji baxımdan balanslaşdırılmalıdır. Başqa sözlə desək, inkişaf hüququ elə həyata keçirilməlidir ki, ətraf mühitin mühafizəsi və inkişafı indiki və gələcək nəslin tələbatının ödənilməsini təmin etsin. Davamlı inkişafın mahiyyəti də, məhz elə bundan ibarətdir ki, indiki nəslin tələbatı gələcək nəslin normal tələbatının ödənilməsinə heç bir problem yaratmadan ödənilməlidir.

- Ətraf mühitin mühafizəsi davamlı inkişaf prosesinin ayrılmaz hissəsinə çevrilməlidir. Burada ətraf mühitin mühafizəsi dedikdə, yalnız təbiətin və atmosfer havasının qorunması, çirkləndirilməməsi deyil, eyni zamanda təbii resurslardan səmərəli istifadə edilməsi, yeraltı və yerüstü sərvətlərin maksimum qənaətlə istifadə edilməsi, israfçılığa yol verilməməsi və s. kimi məsələlər də nəzərdə tutulur ki, bu da nəqliyyatla birbaşa əlaqədardır;

- Yoxsulluq və kasıblıq kimi mühüm sosial problemlərin aradan qaldırılması sahəsində bütün dövlətlərin və xalqların əməkdaşlıq etməsi zəruri hesab olunur. Bu, həm də davamlı iqtisadi inkişafın zəruri şərtidir. Daha dəqiqi, 5-ci prinsip dünya dövlətləri arasında əməkdaşlığın genişləndirilməsini tələb edir. Bu cür əməkdaşlığın əsas məqsədi həyat səviyyələri arasında mövcud olan kəskin fərqi azaltmaq və dünya

əhalisinin əksəriyyətinin tələbatının yüksək səviyyədə ödənil-məsinə nail olmaqdır. Dolayısı ilə bu prinsip həm də dünyada resursların və gəlirlərin ədalətli bölgüsünü tələb edir. Resursların bölgüsü isə nəqliyyat əməliyyatları ilə reallaşır;

- Bütün dövlətlər Yer kürəsi ekosisteminin bütövlüyü və qorunması, sağlamlığın bərpası məqsədilə bərabərhüquqlu əməkdaşlıq etməlidir. Çünki məlumdur ki, müxtəlif dövlətlər ətraf mühitin çirklənməsinə görə müəyyən dərəcədə məsuliyyət daşısalar da, bu ümumi və eyni dərəcəli deyildir. İnkişaf etmiş ölkələr yüksək texnologiyaya, güclü maliyyə imkanlarına malik olduqlarına görə onlar ətraf mühiti daha az çirkləndirirlər və buna uyğun da məsuliyyət daşıyır, eləcə də təbiətə göstərdikləri təzyiqə görə beynəlxalq səylərdə iştirak ilə mövcud qüsurları aradan qaldırmağa çalışırlar. Zəif inkişaf etmiş və keçid iqtisadiyyatlı ölkələr isə maliyyə çatışmazlığı, tətbiq edilən texnika və texnologiyanın beynəlxalq tələblərdən geri qalması səbəbindən atmosfer havasını, ekosistemi daha çox çirkləndirənlər də, bunun müqabilində çox az məsuliyyət daşıyırlar. Ona görə də son illər əksər beynəlxalq tədbirlərdə, ətraf mühitin mühafizəsinin gücləndirilməsi və bu işdə bütün dövlətlərin bərabər məsuliyyətinin təmin edilməsi məqsədilə ətraf mühitə vurulan zərərin birbaşa çirkləndirici dövlət tərəfindən ödənilməsi tələbi səsləndirilir.

- Dünyada bütün xalqların həyat səviyyəsinin daha da yüksəldilməsinə, davamlı inkişafın təmin edilməsinə və yoxsulluğun aradan qaldırılmasına mane olan istehsal və istehlak modellərindən, tədricən imtina edilməlidir. Təbii ki, hər hansı modelin nəqliyyatsız, daşıımalsız uğurlu olacağı inandırıcı deyil. Bu baxımdan da, nəqliyyat xidmətləri də seçilmiş modelə uyğun olmalıdır;

- Hər bir dövlət davamlı inkişafa keçidi sürətləndirmək məqsədilə ətraf mühitin mühafizəsi sahəsində səmərəli, beynəlxalq tələblərlə uzlaşan qanunvericilik bazası yaratmalıdır. Eyni zamanda, ətraf mühitin mühafizəsi ilə əlaqədar qəbul edilən normalar, irəli sürülən vəzifə və prioritetlər mühafizə və inkişaf şəraitini düzgün əks etdirməlidir. Təbii ki, qəbul edilmiş normalar da beynəlxalq tələblərə uyğunlaşdırılmalıdır. Ona görə ki, bəzi ölkələr tərəfindən tətbiq olunan normalar, digər ölkələr, o cümlədən inkişaf etməkdə olan ölkələr üçün sosial və iqtisadi baxımdan məqsədəuyğun hesab edilə bilməz.

- Ətraf mühitin mühafizəsinin gücləndirilməsini tələb edən XII prinsipdə qeyd olunur ki, bütün dövlətlər davamlı iqtisadi inkişafı təmin etməyə mane olan, o cümlədən ətraf mühitin çirkləndirilməsi ilə əlaqədar yaranan problemləri uğurla həlli istiqamətində əməkdaşlıq etməlidir. Həm də bu əməkdaşlıq effektiv və açıq beynəlxalq iqtisadi sistemin inkişaf etdirilməsinə şərait yaratmalıdır. Ətraf mühitin mühafizəsi ilə əlaqədar ticari siyasət qətiyyənlə özbaşına, yaxud da əsaslandırılmamış formada reallaşdırıla bilməz. Bu, beynəlxalq ticarətin məhdudlaşdırılmasına da aiddir. Regional və yaxud global ekoloji problemlərin həllinə yönəldilmiş və ətraf mühitin mühafizəsinə dair tədbirlər, mümkün qədər, beynəlxalq konsensus əsasında qəbul edilməlidir ki, nəqliyyat xidmətlərinin təşkili zamanı da bunların nəzərə alınması zəruridir.

- Dövlətlər ətraf mühitin çirklənməsindən zərər çəkən, yəni ekoloji itkilərə məruz qalanlar üçün konsepsiya hazırlamalı və çirkləndirmə ilə bağlı məsuliyyəti aydınlaşdıran milli qanunvericilik işləyib hazırlamalı, eləcə də bu istiqamətdə beynəlxalq hüququ nəzərə almalıdır.

- Dövlətlər başqa dövlətlərin ərazisində ətraf mühitə ciddi zərər vuran və yaxud insanların sağlamlığına mənfi təsir göstərən hər hansı bir fəaliyyətə, eləcə də hər hansı daşıma əməliyyatlarına icazə verməmək barədə əməkdaşlıq etməyə borcludurlar. Bu isə o deməkdir ki, daşıma vasitələri və qaydaları davamlı inkişaf tələbləri ilə uzlaşmalıdır;

- Ətraf mühitin mühafizəsi məqsədilə dövlətlər öz imkanlarına müvafiq ehtiyat tədbirləri görməlidirlər. Təbii ki, buraya fəvqəladə hallar, təhlükəli yüklərin daşınması, kimyəvi və radiaktiv maddələrin dağılması və s. zamanı ehtimal edilən edilən hadisələrin qarşısının alınması da aiddir. Eyni zamanda həyata keçiriləcək tədbirlərin elmi cəhətdən əsaslandırılması da zəruri hesab edilir.

- Ətraf mühitə neqativ təsir göstərən əməllərin nəticəsində yaranan vəziyyətin qiymətləndirilməsi və bu barədə qərarların qəbulu səlahiyyətli milli orqanlar tərəfindən həyata keçirilməlidir. Təbii ki, bu zaman beynəlxalq sənədlərin və həmin dövlətin qoşulduğu beynəlxalq təşkilatların tələbləri nəzərə alınmalıdır.

Göründüyü kimi, Rio bəyannaməsinin əksər prinsipləri nəqliyyat əməliyyatları ilə bağlıdır. Belə ki, davamlı inkişafa dair bütün sənədlər, o cümlədən Rio bəyannaməsi

ətraf mühitin mühafizəsi, resursların ədalətli bölgüsü kimi məsələlərə üstünlük verir ki, bunlar da nəqliyyat sistemi ilə birbaşa əlaqədardır [29; 63; 90].

Tədqiqatlardan belə nəticəyə gəlmək olar ki, ümumilikdə, davamlı inkişafın başlıca mahiyyəti yoxsulluğun aradan qaldırılması, təbii resurslardan qənaətlə istifadə və səmərəlilik, ətraf mühitin qorunması, bu günün və gələcəyin nəsilləri arasında həmrəyliyin formalaşdırılması, istər indi, istərsə də gələcək üçün həyat səviyyəsinin yüksəldilməsi, insanların layiqli yaşayışının, sonrakı nəslin tələbatlarının ödənilməsinə heç bir zərər vermədən, planlı şəkildə təmin edilməsi, eləcə də dünyada uzunmüddətli və etibarlı sülhə xidmət edən sosial-iqtisadi və ekoloji tərəqqini nəzərdə tutur.

1992-ci ildə keçirilən Rio konfransından sonra davamlı inkişaf mövzusu daha da aktuallaşmış, çoxsaylı və nüfuzlu Beynəlxalq təşkilatların müzakirə obyektinə, dünya alimlərinin isə araşdırma obyektinə çevrilmişdir. Bu konfransdan sonra BMT-nin bütün strukturları - İnkişaf Proqramı, YUNESKO, Ümumdünya Səhiyyə Təşkilatı, Ətraf Mühit Proqramı, Sosial-İqtisadi Təşkilatı və s. davamlı inkişaf konsepsiyasının prinsip və müddəalarının öz proqram sənədlərində ifadə edilməsinə nail oldular. Beynəlxalq miqyasda davamlı inkişaf konsepsiyasını dəstəkləmək və onu həyata keçirmək məqsədi ilə Rio konfransından çox da zaman keçmədən BMT-də Davamlı inkişaf əlaqədar müvafiq struktur yaradılmışdır. Bu komissi-yanın əsas vəzifəsi Rio konfransında qəbul edilmiş qərarların həyata keçirilməsi ilə əlaqədar fəaliyyəti koordinasiya etməkdir. Bu məqsədlə bütün ölkələrdə Davamlı İnkişaf üzrə Milli Şuraların yaradılması tövsiyə edilmişdir [63; 87].

Heç bir siyasi fəaliyyətlə məşğul olmayan, neytral mövqe tutan Davamlı İnkişaf üzrə Milli Şuralar sosial-iqtisadi sferada fəaliyyət göstərirlər və onların başlıca məqsədi ölkədə sosial-iqtisadi, ekoloji və mədəni inkişafa nail olmaqla kəskin sosial bərabərsizliyin aradan qaldırılmasından ibarət idi. Göründüyü kimi davamlı inkişaf və yoxsulluq problemlərinin həlli istiqamətində dünya dövlətlə-rinin fəaliyyəti Rio-92 konfransından başlayaraq daha da sürətləndi və sanki, bu konfransdan sonra qeyd edilən məsələlər dünyanı daha çox narahat etməyə başladı. Bütün bunlar isə, Rio konfransında qəbul edilən sənədlərin geniş əhatəli və təkmil olmasından, aparılan müzakirələrin interaktivliyindən və ən əsası iştirakçı ölkələrin bərabər hüquqlu

beynəlmiləçilik münasibətlərində bütün məsələlərin şəffaf şəkildə araşdırılmasından irəli gəlirdi.

Davamlı inkişafa dair müxtəlif qlobal məsələlər Rio-92-dən sonra BMT-nin bir çox ümumdünya konfranslarında müzakirə olunmuş, müvafiq Beynəlxalq sənədlər və Fəaliyyət proqramları qəbul edilmişdir. Bu sənədlərdən bəzilərinin qısa xülasəsi ilə tanış olaq [29, s.57-60; 44, 47, 63, s.87-95; 130].

Davamlı inkişaf əlaqədar mühüm sənədlərdən biri də 1994-cü ilin sentyabr ayında (5-13 sentyabr) Misirdə (Qahirə şəhərində) keçirilmiş konfransda qəbul edilmişdir. Konfransda davamlı inkişafın təmin edilməsi və yoxsulluğun aradan qaldırılması ilə bağlı geniş müzakirələr aparılmış və demoqrafik dəyişikliklərin, əhali artımının davamlı inkişafın mühüm aspektlərindən biri olduğu qeyd edilmiş və yekun sənəd qəbul edilmişdir. Eyni zamanda, Fəaliyyət Proqramında əhali artımının mümkün həddi də nəzərdən keçirilmiş və demoqrafik dəyişikliklərin, xüsusilə əhali artımının inkişafa təsir edən mühüm göstəricilərdən biri kimi daim diqqət mərkəzində saxlanmasının zəruriliyi qeyd edilmişdir.

Bu istiqamətdə daha bir mühüm sənəd 1995-ci ilin 6-12 mart tarixində Kopenhagendə keçirilən konfransda qəbul edilib. Bu sənəd, sosial problemlərin aradan qaldırılması məsələləri müzakirə edilmişdir. Bu konfransda ilk dəfə olaraq yoxsulluğa qarşı mübarizənin Dünya birliyi qarşısında duran mühüm məsələlərdən biri olduğu qeyd edilmiş, məşğulluğun səmərəli təşkili və davamlı sosial-iqtisadi inkişafa nail olmaq istiqamətində ətraflı müzakirələr aparılmışdır. Konfransda, eyni zamanda, yoxsulluğa qarşı mübarizənin yeni yolları araşdırılmış və müəyyən edilmişdir. Bəyannaməyə görə yoxsulluğun əsas səbəblərindən biri də işsizlikdir. Yoxsulluq isə davamlı iqtisadi inkişafı ləngidən, ona mane olan əsas səbəblərdən biridir. Ona görə də bəyannamədə davamlı iqtisadi inkişafa nail olmaq üçün, ilk növbədə, işsizlik probleminin həlli vacib hesab olunur [29, s.89-90; 47; 87].

Araşdırmalar göstərir ki, əksər tədqiqatçılar nəzərdən keçirilən bəyannamələr içərisində Kopenhagen bəyannaməsini təkmil bir sənəd kimi daha yüksək qiymətləndirirlər. Ona görə ki, digər sənədlərdən fərqli olaraq, Kopenhagen bəyannaməsi birbaşa davamlı inkişaf və yoxsulluq problemlərindən bəhs edir, eyni zamanda

problemə daha düzgün yanaşır. Çünki istər yoxsulluğun, istər istehsal prosesində yaranan fasilənin, resurslardan istifadə zamanı israfçılığa yol verilməsinin, istərsə də insanların maddi-sosial vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasının başlıca mənbəyi məşğulluğun səmərəli təmin olunmaması və ya kadrların düzgün yerləşdirilməməsidir. Kopenhagen bəyannaməsinin üstünlüyü də, məhz sosial problemlərə prioritetlik verməsi, davamlı inkişafa keçid və yoxsulluğun aradan qaldırılması üçün ilk növbədə sosial problemlərin həll edilməsinin vacibliyini vurğulamasıdır.

Davamlı inkişaf İstanbula 1996-cı ilin iyun ayında keçirilən konfransda insan cəmiyyətinin sosial məsələləri, yaşayış şəraitinin davamlı inkişafı məsələləri əhatə olunmuşdur. Araşdırmalar göstərir ki, İstanbula keçirilən bu konfrans, daha çox ədəbiyyatlarda “Habitat-2” adı ilə öz əksini tapmışdır. Ona görə ki, Habitat - ingiliscədən tərcümədə yaşayış məskəni mənası verir. İstanbul konfransı dünyada yaşayış məskənlərinə aid II Beynəlxalq tədbir olduğu üçün bu konfransı Habitat-2 adlandırırlar. Konfransda müasir urbanizasiya prosesində insan məskənlərinin davamlı inkişaf problemləri ətraflı müzakirə edilmiş, müasir dünya insanların normal təmin etməyə yönəlmiş Fəaliyyət Proqramı qəbul olunmuşdur [26, 47, 75, 87].

1997-ci ilin iyun ayında BMT Baş Asambleyasının “RİO+5” şərti adı ilə təşkil etdiyi və Rio-92 Konfransının 5 illiyinə həsr edilmiş 19-cu Xüsusi sessiyanın yekun sənədləri davamlı inkişaf və yoxsulluğun aradan qaldırılması üzrə milli strategiyanın bütün ölkələrdə iqtisadi, sosial və ekoloji siyasətin yaxşılaşdırılmasının mühüm mexanizmi olduğunu bir daha təsdiq etmişdir. Sessiyada dünya ölkələrinə davamlı inkişaf üzrə milli strategiyanın hazırlanmasının 2002-ci ildə başa çatdırılması tövsiyə edilmişdir.

Belə ki, 2000-ci ilin sentyabr ayında Birləşmiş Millətlər Təşkilatının təşkilatçılığı ilə, ölkəmizlə yanaşı, ümumilikdə 147 ölkənin iştirakı ilə “Minilliyin Forumu” keçirilmişdir. Forumda dövlət və hökumət rəhbərləri davamlı inkişaf və yoxsulluğun aradan qaldırılması, ətraf mühitin mühafizəsi, dünyada resursların və gəlirlərin ədalətli bölgüsü və s. problemləri geniş müzakirə edərək yekun sənəd imzaladılar ki, bu da dünya dövlətlərinin davamlı inkişaf prinsiplərini dəstəklədiklərini bir daha sübut edir. Rio-92 konfransının 10 illiyinə həsr edilmiş Yohannesburq Sammitinin keçirilməsi

haqqında qərar da, məhz bu Forumda qəbul edilmişdir. Eyni zamanda, 2001-2002-ci illər ərzində, yəni Yohannesburq Sammitinə qədər BMT-nin Davamlı İnkişaf üzrə Komissiyasının təşkilatçılığı ilə dörd hazırlıq iclası keçirilmişdir. Bütün hazırlıq iclaslarında davamlı iqtisadi inkişaf və yoxsulluğun aradan qaldırılması ilə əlaqədar problemlərin müzakirəsi aparılmışdır. Ona görə də dövlətlər Yohannesburq Sammitində, artıq konkret təkliflərlə çıxış edirdilər ki, bu da qarşıda duran qlobal problemlərə dair daha təkmil sənədlərin qəbuluna şərait yaratdı [63,s.91-92; 124; 130].

Davamlı inkişafa mane olan müxtəlif sosial, iqtisadi və ekoloji problemlərin müzakirəsində yaranan fikir ayrılıqlarına baxmayaraq Yohannesburq Sammiti iştirakçıların sayına görə son illərdə keçirilən ən böyük Beynəlxalq toplantı kimi tarixə düşmüşdür. Belə ki, Sammitdə müxtəlif ixtisaslara malik 65 mindən çox mütəxəssis iştirak etmişdir ki, onlardan da 100 nəfəri dövlət və hökumət rəhbərləri, nazirlər olmaqla 200 nəfəri rəsmi dövlət nümayəndələri idi. Davamlı iqtisadi inkişaf və yoxsulluğun aradan qaldırılması istiqamətində Yohannesburq Sammitində qəbul edilən beynəlxalq sənədlər aşağıdakılar idi [29, 63, 47, 87]

Yohannesburq Sammitinin yekun sənədlərindən biri olan Siyasi Bəyannamədə də yoxsulluğun aradan qaldırılması, istehsal və istehlak modelinin dəyişdirilməsi, təbii resurslar bazasının mühafizəsi və səmərəli idarə edilməsi davamlı inkişafın mühüm zəmini və zəruri şərti hesab edilir. Bütün dünyada davamlı inkişaf üçün təhlükə yaradan - yoxsulluq, ətraf mühitin deqradasiyası, işğalçılıq siyasəti, terrorizm, istehsal və istehlakın qeyri-davamlı modeli, yoluxucu xəstəliklər və s. kimi problemlərə xüsusi diqqət yetirməyi və bütün səyləri bu sahəyə yönəltməyi vacib hesab edir ki, bu istiqamətlərin də əksəriyyəti nəqliyyat xidmətlərindən xeyli dərəcədə asılıdır. Yoxsulluğun aradan qaldırılmasında regional təşkilatların rolunu artırmaq, meydana gələn güclü regional qrup və alyansların fəaliyyətini dəstəkləmək, eləcə də gələcəkdə regional əməkdaşlığı gücləndirmək tövsiyə edilir ki, bunları da nəqliyyatsız təsəvvür etmək mümkün deyildir.

Ümumiyyətlə, Yohannesburq Sammitində qəbul edilmiş Fəaliyyət Proqramında da davamlı inkişafın təmin edilməsi ilə bağlı çoxşaxəli istiqamətlər nəzərdə tutulmuşdur. Eyni zamanda, bu sənədin əsas üstünlüklərindən biri də ondan ibarətdir ki,

burada davamlı inkişafın təmin edilməsinə dair milli, regional və beynəlxalq tələblər kompleks şəkildə nəzərə alınmışdır. Fəaliyyət Proqramını digər sənədlərdən fərqləndirən başqa bir səbəb isə burada davamlı inkişafın əsas tələb və şərtləri ayrıca bəndlərdə verilmiş, yığcam və hərtərəfli təhlil edilmiş, eləcə də milli və regional xüsusiyyətlərdən asılı olaraq həlli yolları tövsiyə edilmişdir [90; 130; 295].

Ümumiyyətlə davamlı inkişafın təmin edilməsi və yoxsulluğun aradan qaldırılması problemlərinə dair nəzərdən keçirilən sənədlərin hər biri nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının təmin edilməsinin bütün istiqamətlərini kompleks olaraq nəzərə almış, hətta problemi yaradan səbəblər ayrı-ayrılıqda xüsusi bəndlərdə izah edilmiş, yoxsulluq, ətraf mühitin mühafizəsi, işsizlik kimi mühüm məsələlərin həlli istiqamətində tövsiyələr verilmişdir. Bütün bunlarla bərabər, aydındır ki, zaman keçdikcə insan cəmiyyətinin tələbatı da artan temp ilə sürətlə dəyişir. Digər tərəfdən məlumdur ki, iqtisadiyyatın əsas vəzifəsi məhdud təbii və istehsal resursları ilə cəmiyyətin daim artan tələbatlarını ödəməkdən ibarətdir. Ona görə də, təbii ki, ümumilikdə və sahələr üzrə davamlı inkişafın təmin edilməsi, yoxsulluğun aradan qaldırılması və s. kimi global problemlərə dair müzakirə, konfrans və sammitlər davamlı olaraq keçirilməli, müvafiq sənədlər hazırlanmalıdır. Davamlı iqtisadi inkişafa dair təhlillər belə deməyə əsas verir ki, bütün dünya ölkələrinin, o cümlədən Azərbaycan Respublikasının müvafiq beynəlxalq sənədlərin tövsiyələrinə daha ciddi yanaşması, eləcə də digər dünya dövlətləri ilə geniş və səmərəli əməkdaşlıq şəraitində istehsal və istehlakın davamlı modelinin əldə olunması, yoxsulluq, ətraf mühitin davamlı mühafizəsi və s. kimi global problemlərin uzunmüddətli həllinə nail olmaq mümkün və məqsədəuyğundur. Bütün bunların isə, başlanğıc məsələlərindən biri də nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının təmin olunması, daşınma xidmətlərinin davamlı inkişaf tələblərinə uyğun təşkil edilməsidir.

1.3. Nəqliyyat sistemində davamlı inkişafın maliyyə təminatının formalaşması

Hər bir sahədə lazımi inkişaf səviyyəsinin təmin olunması müəyyən maliyyə təminatı tələb edir. O cümlədən, nəqliyyat sisteminin inkişaf etdirilməsi də maliyyə

vəsaitləri olmadan qeyri-mümkündür. Aydınır ki, dinamik iqtisadi tərəqqi, ekoloji tarazlığın qorunması və sosial səmərəliliyin təmin olunması kimi şərtləri nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının zəruri şərtləri kimi qəbul edə bilərik. Bütün bunlar, həm davamlı inkişaf konsepsiyasından, həm də nəqliyyat sisteminin özünün xarakterik cəhətlərindən irəli gəlir.

Qeyd olunanların təmin olunması isə müəyyən maliyyə sərfiyyatı tələb edir. Bunun üçün isə, maliyyə resursları, yəni maliyyə imkanlarını (ehtiyatlarını) formalaşdıran istiqamətlər xüsusilə diqqəti cəlb edir. Aydınır ki, bazar münasibətləri şəraitində müəssisənin və ya sahənin öz vəsaitləri, investisiya qoyuluşları, kreditlər və s. istənilən sahənin maliyyələşdirilməsinin mühüm mənbələri kimi çıxış edir. Nəqliyyat sistemə cəlb olunan vəsaitlər, əsas etibarilə, infrastruktur təminatın təkmilləşdirilməsinə və əsas fondların yenilənməsinə sərf edilir. Bazar münasibətlərinin tələblərinə uyğun olaraq nəqliyyat sistem üzrə (xüsusilə avtomobil) aparıcı mövqe özəl sektora məxsusdur. Yəni artıq, daşıyıcı yükü özü tapır, daşıma qiyməti və şərtlərini, müvafiq qanunvericilik daxilində, özü müəyyənləşdirir. Bu baxımdan da, nəqliyyat sisteminin əsas işi olan daşınmalar sistemin davamlı inkişafının təmin olunmasında xüsusi rol oynayır. Ona görə ki, daşınmalar ümumilikdə sistemin intensivliyini təmin və ifadə edir, eyni zamanda gələcək inkişaf üçün maliyyə təminatçısı kimi çıxış edir. Daşınma xidmətləri nəqliyyat sistemində maliyyə ehtiyatları toplamaq üçün əsas kimi çıxış etməklə yanaşı, həm də özü-özünü təkmilləşdirən bir sistem əmələ gətirir. Belə ki, nəqliyyat müəssisəsi daşınmalardan gəlir əldə edir, bu vəsaitlərdən istifadə edərək müəssisə özünü, daxili və xarici təminatını təkmilləşdirir. Nəticədə, gələcək daha çox həcm və çeşiddə daşınma sifarişləri qəbul etmək imkanı qazanır. Başqa sözlə desək, daşınma xidmətləri nəqliyyat sisteminin davamlı və dinamik tərəqqisinin maliyyə təminatçısı kimi çıxış edir [26; 66; 69].

Daşınma xidmətlərini həyata keçirən nəqliyyat sistemi davamlı inkişafın təmin edilməsində daşınma xidmətlərinin rolundan danışarkən, bunu nəqliyyat sisteminin timsalında nəzərdən keçirək. Daşınma xidmətləri nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin nəticəsidir və sistemin fəaliyyətinin təşkili səviyyəsini ifadə edir.

Təbii ki, həyata keçirilən layihə və proqramlar nəqliyyat sektorunda da bir sıra

yeniliklərə gətirib çıxarmışdır. Aydınır ki, yeniliklərin təmin edilməsi, həm də milli nəqliyyat sistemləri qarşısında yeni-yeni vəzifələr də qoyur. Belə ki, cəmiyyət həyatında sürətli dəyişikliklərin baş verməsi, nəqliyyat xidmətlərinin də daha çevik olmasını, sistemin fəaliyyətinin yeniliklərlə uzlaşdırılmasını, insanların və yüklərin mənzil başına çatdırılmasının qısa zamanda, komfort və minimum xərclərlə yerinə yetirilməsini tələb edir.

Ümumiyyətlə, nəqliyyat sistemi dinamik və davamlı inkişafın ən zəruri şərtidir desək, yanılmazıq. Ona görə ki, istehsalın fasiləsizliyi, keyfiyyətliliyi, istehlakın səmərəliliyi nəqliyyat xidmətlərindən çox asılıdır. Bu baxımdan da, nəqliyyat xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi də müasir dünyanın və ayrı-ayrı ölkələrin gündəmində olan davamlı inkişafın mühüm tərkib hissəsi və başlıca tələbi kimi qəbul edilir [59, 63, 66, 71, 221, 295].

Qlobal iqtisadi məkanda baş vermiş inqilabi yeniliklərin əsasını cəmiyyətin davamlı və dinamik tərəqqisi təşkil edir. Mütəxəssislərin və müvafiq beynəlxalq təşkilatların hesablamalarına görə, XX yüzillikdə dünya üzrə istehsalın 19, əhalinin 4 dəfə çoxalması artıq milli dövlətlərin konkret rəqəmlərilə təsdiq edilib. Eyni zamanda, ötən yüzillikdə milli, regional və qlobal məkanda baş verən dəyişikliklər nəticəsində nəqliyyat sektoru və xidmətlərində də sürətli inkişaf tempi müşahidə edilmişdir. Müşahidələr də qeyd etməyə əsas verir ki, nəqliyyat öz inkişaf sürəti və dinamikasına görə ilk yerləri bölüşür. Məhz, XX yüzillikdə, iqtisadi tərəqqinin zəruri tərkib hissəsi kimi, nəqliyyat sisteminin formalaşması və iqtisadi tələblərə uyğunlaşması intensivləşmiş, ümumilikdə nəqliyyat xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi, müxtəlif təyinatlı nəqliyyat vasitələrinin istehsalı istiqamətində sürətli dəyişikliklər müşahidə edilmişdir. Bir məsələni də qeyd edək ki, həyata keçirilən islahatlar və atılmış addımlar nəticəsində nəqliyyat sisteminin və xidmətlərin inkişafı ümumilikdə iqtisadi tərəqqinin lokomotivinə çevrilmiş, eləcə də xidmətlərin çeşid və keyfiyyətinin artması əlavə imkanlar yaratmışdır. Belə ki, 19-cu əsr su hövzələrindən daşıma yolu kimi istifadənin daha da çoxalması və daha geniş məntəqələrə, müxtəlif ərazilərə dəmir yollarının çəkilişi ilə yadda qalmışdırsa, artıq 20-ci əsr yeni nəqliyyat növlərinin meydana

gəlməsi, xidmətlərin çeşidinin genişlənməsi, daşıma proseslərinin mexanikləşdirilməsi, yükləmə-boşaltma işlərində insan əməyinin azaldılması, ümumilikdə nəqliyyat sektorunun genişmiqyaslı və sürətli tərəqqisi ilə, xüsusilə gündəlik istifadə edilən avtomobil nəqliyyatının əhəmiyyətinin daha da artması ilə xarakterizə olu nurdu. Bu baxımdan da, nəqliyyat sektoru və xidmətləri ilə bağlı müvafiq araşdırmaların aparılması xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Məhz, araşdırmaların əsasında, iqtisadi tərəqqinin tələbləri nəzərə alınaraq, nəqliyyat xidmətlərinin inkişafına yönəlmiş eləcə də müxtəlif tədbirlər planı, proqram və layihələr işlənilib hazırlanır. Başqa sözlə desək, nəqliyyat sistemi və daşıma xidmətləri tədricən qlobal iqtisadiyyatın, dünyanın ən zəruri və dinamik strukturlarından birinə çevrilir [37, 63, 205, 222].

Müsair dövrdə ağır tonnajlı yüklərin minimum vaxtda uzaq məsafələrə daşınması nəqliyyat sistemində rəqabət mübarizəsinin başlıca meyarı kimi çıxış edir. Burada digər bir mühüm amil isə, nəqliyyat sisteminin, konkret olaraq avtomobil nəqliyyatı sisteminin coğrafi quruluşudur. Məhz, bu baxımdan da milli nəqliyyat sisteminin imkanlarının geniş təhlili və daşıma xidmətlərinin təşkili səviyyəsinin qiymətləndirilməsi, eləcə də bütün bunların əsasında davamlı olaraq təkmilləşdirici addımların atılması xüsusi əhəmiyyətə malik bir məsələ kimi diqqəti cəlb edir. Təbii ki, istənilən sahədə davamlı inkişafın təmin edilməsi, ilk növbədə həmin sahənin dinamik inkişafına nail olunmasını tələb edir. Bu baxımdan da, nəqliyyat sisteminin davamlı inkişaf probleminin indiki dövrdə meydana gəlməsi labüd bir prosesdir.

Qeyd edildiyi kimi, tərəqqinin başlıca mahiyyətini kompleks səmərəliliyə nail olunması, sosial-iqtisadi və ekoloji tərəqqi amillərinə kompleks yanaşılması, sosial-iqtisadi və ekoloji inkişafa vahid prinsiplər əsasında yaşamanın təmin olunması təşkil edir. Müşahidələr göstərir ki, iqtisadi tərəqqinin davamlılığına nail olunması, milli iqtisadiyyatın qloballaşması və milli çərçivədə cərəyan edən proseslərin düzgün istiqamətləndirilməsini önə çıxarır

Ayrı-ayrı ölkələrin milli nəqliyyat sisteminin mövcud vəziyyəti, coğrafi-strateji mövqeyi, infrastruktur təminatı və tranzit imkanları həmin ölkənin qlobal məkana integrasiya, uzunmüddətli dinamik iqtisadi tərəqqisində mühüm rol oynayır. Tranzit imkanları da nəqliyyat sisteminin inkişafına və bu sistemdən daha çox vəsait əldə

etməyə imkan verir ki, bu da tranzit daşımalara nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının maliyyə təminatçısı kimi yanaşmağa imkan verir [26, 61, 63, 88].

Qeyd olunduğu kimi, nəqliyyat sektoru ölkə iqtisadiyyatının mühüm sahələrindən biridir və iqtisadi inkişafı daşıma xidmətlərindən kənarda təsəvvür etmək mümkün deyil. Ona görə ki, nəqliyyat həm istehsal prosesinin başlanmasını, həm də bu prosesin rentabelli yekunlaşmasını təmin edir, eləcə də geniş təkrar istehsalın zəruri şərtlərindən biridir. Başlıca vəzifəsi cəmiyyətin daşınmalara olan tələbatını vaxtında, minimum məsrəflərlə və təhlükəsiz yerinə yetirməkdən ibarət olan nəqliyyat müəssisəni xammal və işçi qüvvəsi ilə təmin edir, istehsal prosesinin nəticəsi olan hazır məhsulları isə istehlakçıya çatdırır. Bununla da, o həm səmərəli və geniş təkrar istehsalı təmin edir, həm də istehlakçı tələbatlarının normal ödənilməsinə ciddi təkan verir. Bu baxımdan da, nəqliyyat sektoru milli iqtisadiyyatın inkişafında, milli iqtisadi inkişaf modelinin formalaşmasında xüsusi rol oynayır. Bu həm də, nəqliyyatın əlaqələndirici funksiyasından irəli gəlir.

Nəzərə alsaq ki, yaşadığımız XXI əsr qloballaşma və inteqrasiya prosesləri ilə xarakterizə olunur, onda milli iqtisadi inkişaf modelinin formalaşmasında nəqliyyat sektorunun əhəmiyyəti aydın olar.

Bütün bunları, ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisi haqqında statistik məlumatlar da bir daha təsdiq edir. 2020-ci ilin məlumatlarına görə ayrı-ayrı göstəricilər üzrə nəqliyyat ölkə iqtisadiyyatında aşağıdakı xüsusi çəkiyə malikdir.

Cədvəl 1.3.1
Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisi, faizlə

Göstəricilər	İ L L Ə R									
	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Əlavə dəyər	5.6	2,5	4,4	4,5	5,4	6,7	6,7	6,2	6,0	7,1
Ümumi mənfəət	6.0	5,6	4,3	4,4	5,0	7,6	7,4	6,7	7,0	8,5
Xalis mənfəət	5.2	4,8	3,6	3,6	3,8	6,5	6,5	5,8	6,0	7,7
İşçilərin orta illik sayı	8.1	7,9	8,1	7,9	8,5	8,1	8,2	8,1	8,0	8,3
Orta aylıq nominal əmək haqqı	119.2	128,4	126,2	119,3	128,8	129,9	138,9	148,2	134,8	125,2
Əsas fondlar	8.6	9,3	9,4	8,2	8,3	8,1	6,8	6,7	7,4	6,8
Əsas kapitalla investisiyalar	24.6	16,9	19,9	13,8	13,8	8,8	10,2	11,2	11,8	12,1

Mənbə: "Azərbaycanın nəqliyyatı" statistik məcmuə, DSK, 2020, səh.9; "Azərbaycanın nəqliyyatı" statistik məcmuə, DSK, 2021, səh.9..

Cədvəl 1.3.1-dən göründüyü kimi, son illər nəqliyyat ölkə üzrə əlavə dəyərin, orta hesabla, 5,5 faizini, ümumi mənfəətin 6,0 faizini, xalis mənfəətin 4,9 faizini, işçilərin orta illik sayının 7,7 faizini, əsas fondların 8,3 faizini təşkil etdiyi halda, sektor üzrə investisiya qoyuluşları 2010-cu ildə 2,44 milyard manat, 2011-ci ildə 2,51 milyard manat, 2018-ci ildə 1,92 milyard manat, 2019-cu ildə isə 2,19 milyard manat olmuşdur. Bu isə, illər üzrə nəqliyyat sektoruna qoyulan investisiyaların ölkədə xüsusi çəkisinin 2010-cu ildə 24,6 faiz, 2011-ci ildə isə 19,6 faiz olması deməkdir. O cümlədən bu rəqəm, 2012-ci ildə 16,9%, 2013-cü ildə 19,9%, 2014-2015-ci illərdə isə ildə 13,8%, 2017-2018-ci illərdə isə ildə 10,2 və 11,2%, 2019-cu ildə 11,8%, 2020-ci ildə isə 12,1% təşkil etmişdir ki, bu da, təqribən 2,0 milyard manat deməkdir. Təbii ki, bütün bunlar, nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafı üçün çox vacibdir və maliyyə resurslarının formalaşmasında müəyyən rol oynaya bilər.

Müşahidələr göstərir ki, bütün dünyada, son illər xidmət sahələrinin inkişafı daha da sürətlənmişdir. O cümlədən, dünya nəqliyyat xidmətləri bazarı da XXI əsrdə ən sürətlə inkişaf edən sahələrdən biridir. Təbii ki, dünyada cərəyan edən bu tendensiya ayrı-ayrı müstəqil dövlətlərdə də hiss edilməkdədir.

Məlum olduğu kimi, ölkəmizin milli nəqliyyat sistemində dəmir yolu, dəniz nəqliyyatı, hava və boru kəməri nəqliyyatı, gündəlik istifadə edilən avtomobil nəqliyyatı özünəməxsus əhəmiyyətə malikdir. Bu növlərin hər biri özlüyündə bir sıra üstün və zəif cəhətlərlə xarakterizə olunmaqla nəqliyyat xidmətləri bazarını (NXB) formalaşdırır. Müxtəlif nəqliyyat növlərinin təklif etdiyi daşıma xidmətləri isə ümumilikdə ölkəmizdə sahəvi bazarın – nəqliyyat xidmətləri bazarının formalaşmasını təmin edir. Milli NXB-da daşıma xidmətlərinin ümumi səmərəliliyinə bir neçə kontekstdən yanaşmaq mümkündür [17, 18, 26, s.101-104; 63, s.177-181].

Belə ki, nəqliyyat xidmətləri istehlakçıları üçün yüksək çatdırılma sürəti, fasiləsizlik və minimum xərclə daşımalar önəmli olduğu halda, ümumi cəmiyyət üçün ətraf mühitin qorunması, təbii resurslardan qənaətlə istifadə, sağlam ekoloji mühitin yaradılması, müxtəlif sosial qrupa aid edilən bütün əhəlinin tələbatının əlverişli şərtlərlə təmin olunması önəmlidir.

Təqdirəlayiq haldır ki, Avroatlantik məkanda aparıcı nəqliyyat-tranzit qovşağına

çevrilməkdə olan ölkəmizdə yalnız infrastruktur təminatın yaxşılaşdırılması deyil, milli nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin tənzimlənməsi ilə bağlı, sistemin fəaliyyətinin təşkilati-hüquqi və sosial-iqtisadi əsaslarını aydınlaşdıran, tənzimləyən “Nəqliyyat haqqında” Azərbaycan Respublikasının qanunu (1999-cu il) qəbul edilmişdir. Qanunun “Nəqliyyatın iqtisadi fəaliyyətinin əsasları” adlı III fəslinin 8-ci maddəsində “Nəqliyyatın iqtisadi fəaliyyətinin əsasları” bölməsində daşıma xidmətlərinin mahiyyəti aydın şəkildə izah edilmişdir [2, 5, 6, 289].

Nəqliyyat sisteminin ən geniş və kütləvi istifadə edilən, məhz bu səbəbdən də dinamik iqtisadi inkişafda mühüm rol oynayan növü avtomobil nəqliyyatıdır. Avtomobil nəqliyyatı həm kütləvi istifadə, həm də qapıdan-qapıya çatdırma, yüksək manevretmə, müxtəlif relyefli ərazilərdə hərəkət imkanı və s. bir çox xüsusiyyətləri ilə daha çox diqqəti cəlb edir. Artıq, avtomobil nəqliyyatının fəaliyyəti gündəlik həyatın ayrılmaz tərkib hissəsinə çevrilmişdir ki, bu da nəqliyyat xidmətləri bazarının formalaşması dinamikası və xüsusiyyətlərini avtomobil nəqliyyatı timsalında araşdırmağa əsas verir. Ona görə ki, bu bazar nəqliyyat sistemini müvafiq maliyyə vəsaitləri ilə təmin edir və sistemin davamlı inkişafı üçün olduqca mühüm rol oynayır.

SSRİ süquta uğradıqdan sonra digər respublikalarda olduğu kimi Azərbaycanda da daşıma xidməti göstərən dövlət müəssisələri özəlləşdirildi. Özəlləşdirilmə siyasəti müəyyən problemlərlə müşahidə edilsə də, tədricən özəl müəssisələr formalaşmağa başlamışdır. Həyata keçirilən struktur islahatları nəqliyyat sektorunda, xüsusilə avtomobil nəqliyyatı sistemində bazar münasibətlərinin tələblərinə uyğun yeni daşıma şirkətlərinin formalaşmasının əsasını qoydu [17, 18, 37, 39, 64].

Tədricən yeni şirkətlər milli nəqliyyat sisteminin lokomotivinə çevrilsə də, rəqabət mübarizəsində bir çoxu sıradan çıxdı, bazara yeni özəl şəxslər daxil oldu, nəqliyyat vasitələrinin çeşidi dəyişdi, zənginləşdi. Şirkətlərin sıradan çıxmasının başlıca səbəbi nəqliyyat vasitələrinin köhnə olması, müasir daşıma tələbləri ilə uzaqlaşmaması, infrastruktur təminatın, texniki-texnoloji silahlanmanın tələblərə uyğun olmaması və bütün bunların nəticəsində milli şirkətlərin tranzit daşımalarda iştirak edə bilməməsi idi.

Oxşar problemlər sənişin daşıma ilə məşğul olan şirkətlərdə də hiss edilməkdə

idi. Belə ki, şərnışın axınlarının istiqamətinin düzgün təhlil edilməməsi, nəqliyyat vasitələrinin tələbata uyğun olmaması, sahibkarların lizinq-kredit kimi imkanlardan bəhrələnməsi üçün müvafiq qanunvericilik bazasının olmaması, infrastruktur təminatı və digər bir çox səbəblər yerli daşıma şirkətlərinin fəaliyyəti və inkişafı üçün problemlər yaradırdı.

Yolların standartlara uyğun olmaması, hərəkət sürətinin aşağı olması, yol infrastrukturunun (nişanlar, yol ötürücüləri və s.) lazımi tələblərlə uzlaşmaması, regionlar və region-mərkəz arasında əlaqələrin xaotikliyi, müxtəlif regionlarda tələbata uyğun texniki xidmət və təmir müəssisələrinin olmaması və s. ümumilikdə müstəqilliyin ilk illərində milli nəqliyyat şirkətlərinin inkişafına mane olan səbəblərdir. Təbii ki, bütün bunlar daşıma sifarişlərinin azalmasına və nəticədə nəqliyyat sistemində əldə edilən gəlirlərin azalmasına gətirib çıxarırdı [39; 106; 118].

Müşahidələr göstərir ki, tədricən yuxarıda qeyd edilən səbəblərin aradan qaldırılması istiqamətində genişmiqyaslı tədbirlərə, layihələrə start verildi. 2000-ci ildən nəqliyyat sektorunun inkişafı istiqamətində sistemli şəkildə həyata keçirilən layihələr 2003-cü ildən etibarən konkret problemləri və zaman kəsiyini əhatə edən Dövlət Proqramları ilə daha da sürətləndi. Nəhayət, istər ayrı-ayrı region və şəhərlərdə, istərsə də milli daşıyıcıların tranzit daşımalara çıxışını təmin edəcək konkret layihələr üzrə qəbul edilən layihə və proqramlar, tədricən milli nəqliyyat sistemini iqtisadiyyatın lokomotivinə çevirdi. Bütün bunlar, həm də davamlı inkişafda nəqliyyat sisteminin iştirak imkanlarını daha da artıracaqdır. Eyni zamanda, əldə edilən vəsaitlər davamlı inkişafın maliyyə təminatçısı kimi çıxış edə bilər [29, 63, 66].

Müstəqil Azərbaycan Respublikasını Avroatlantik məkanın strateji nəqliyyat-tranzit qovşağı kimi əhəmiyyətinin artırılmasına yönəlmiş proqram və layihələr həm də sahənin özünün inkişafı üçün maliyyə təminatı formalaşdırırdı. Belə ki, həyata keçirilən tədbirlər milli daşıyıcıların inkişafına, daşıma yollarının genişlənməsinə, sifarişlərin artımına şərait yaradırdı ki, bu da müvafiq maliyyə daxil olmalarına öz müsbət təsirini göstərirdi.

Milli nəqliyyat sektorunda inkişafa mane olan amillərin aradan qaldırılması istiqamətində sistemli tədbirlərin həyata keçirilməsi, ölkəmizdə nəqliyyat sektorunun

inkişafı istiqamətində genişmiqyaslı tədbirlərin həyata keçirilməsi nəticəsində NXB hər il 1995-ci ildən başlayaraq dinamik olaraq inkişaf etməkdədir. Bunu aşağıdakı cədvəldən də görmək mümkündür [17, 63 ,s.134-152; 26,s.74-93; 289].

Cədvəl 1.3.2
Azərbaycan Respublikasında NXB-nin inkişaf dinamikası

İllər	Daşınma xidmətlərinin həcmi	
	Yük daşınma, mln. ton	Sərnişin daşınma, mln.sərnişin
1995	42,0	671,9
2000	80,1	871,5
2003	110,0	921,0
2005	128,3	1000,3
2007	167,5	1148,3
2008	183,1	1242,2
2009	190,4	1328,1
2010	196,5	1387,3
2011	203,6	1491,9
2012	210,9	1617,3
2013	217,9	1746,1
2014	221,9	1828,3
2015	222,4	1891,9
2016	222,5	1929,7
2017	226,4	1973,4
2018	230,1	2002,8
2019	235,3	2056,5
2020	188,6	1177,6

Mənbə: “Azərbaycanın nəqliyyatı” statistik məcmuə, DSK, 2020, səh.10 və səh.17;
“Azərbaycanın nəqliyyatı” statistik məcmuə, DSK, 2021, səh.10 və səh.13;

Cədvəl 1.3.2-nin məlumatlarında da təsvir edildiyi kimi ölkəmizin nəqliyyat sektorunda ciddi dəyişikliklər baş vermişdir. Nəqliyyat sektorunda islahatların başlandığı 1995-ci illə müqayisədə 2000-ci ildə yük daşınmalarının həcmi mütləq ifadədə 38,1 min ton, yaxud 1,9 dəfə, 2009-cu ilə nisbətən 147,8 mln. ton və ya 4,5 dəfə artmışdır. 1995-2000-ci illər üzrə yük daşınmalarının həcmi, təqribən, 45,3 faiz, 2000-2009-cu illər üzrə isə 1,9% artmışdır. O cümlədən, 2009-2012-ci illərdə daşınmaların həcmi 9,7%, ümumilikdə 2000-2012-ci illərdə isə 62,0% artmışdır. 2012-2015-ci illərdə yük daşımalarında 15,7 mln. ton və ya 7,6%, 2015-2018-ci illərdə isə 7,7 mln. ton və ya 3,0% artım əldə edilmişdir.

Eyni zamanda, 2009-2010-cu illərdə də yük daşınmalarında 0,6 mln. ton, sərnişin daşınmaları isə 86,8 mln. nəfər, 2010-2012-ci illərdə isə 14,4 mln. ton, 2,0 mln. sərnişin artmışdır. 2012-2015-ci illərdə sərnişin daşınmaları 274,6 milyon sərnişin və ya 17,0%,

2015-2018-ci illərdə isə 110,9 mln. nəfər və ya 6,0% artmışdır. Bu 2015-2019-cu illərdə yük daşımaları 12,9 milyon ton və ya 5,8%, sərnəşin daşımaları isə 164,6 milyon sərnəşin və ya 8,7% artmışdır. 2020-ci ildə isə 2019-cu ilə nisbətən yük daşımaları 46,7 milyon ton, sərnəşin daşımaları isə 878,9 milyon-sərnəşin azalmışdır ki, bunda başlıca səbəbi kimi COVID-19 pandemiyası qəbul edilə bilər. Pandemiya səbəbindən yaranan məhdudiyyətlər, qapanmalar yük və sərnəşin daşımalarının da azalmasına gətirib çıxarmışdır.

Ölkəmiz müstəqillik əldə etdikdən sonra avtomobil nəqliyyatı qapıdan-qapıya çatdırma və gündəlik istifadə baxımından daha sürətlə inkişaf etməyə başladı. Bu da, qeyd edildiyi kimi, avtomobil nəqliyyatının yüksək manevretmə qabiliyyəti, yeniliklərin daha asan tətbiqi, istənilən ünvanda yığışa bilməsi, orta və yaxın daşımalar, eləcə də kiçik həcmli daşımalar üçün daha səmərəli olması, digər nəqliyyat növləri ilə həyata keçirilən əksər daşımaları başlayan və tamamlayan imkana malik olması və s. kimi bir sıra üstünlükləri ilə izah edilə bilər. Təbii ki, digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə avtomobil nəqliyyatının müəyyən çatışmazlıqları da mövcuddur. Buraya yol şəbəkəsindən asılılıq, uzaq məsafələrə daşıma tariflərinin yüksək, sürətin isə az olması, sərnəşin və yüklənmə qabiliyyətinin aşağı olması kimi səbəblər aid edilə bilər [26, 29, s.123-147; 63,s.193-210; 111].

Bütün bunlarla yanaşı, müşahidələr göstərir ki, nəqliyyat sisteminə daxil olan hər bir istiqamət üzrə ciddi nailiyyətlər əldə edilmişdir. İstər infrastruktur təminatının təkmilləşdirilməsi, istər istismar edilən nəqliyyat vasitələrinin yeniləşdirilməsi və müasirləşdirilməsi, istərsə də daşıma proseslərinin təşkili istiqamətində ciddi addımlar atılmış, son illər nəqliyyat sektorunun inkişafı və nəqliyyat xidmətlərinin kəmiyyət və keyfiyyətinin yüksəldilməsi istiqamətində bir sıra normativ-hüquqi sənədlər, dövlət proqramları işlənib hazırlanmışdır ki, bu da milli iqtisadi inkişaf modelinin formalaşmasında nəqliyyat sisteminin mövqeyini daha da möhkəmləndirmişdir. O cümlədən, ölkəmizin milli və iqtisadi təhlükəsizliyində də nəqliyyat sisteminin üzərinə ciddi vəzifələr düşür ki, bu da müvafiq normativ sənədlərdə, konkret şəkildə, öz əksini tapmışdır. Bütün bunlar nəqliyyat sisteminə dövlət tərəfindən də önəmli yer verildiyini bir daha təsdiq edir. Bakı-Tbilisi-Ceyhan, Şərqi-

Qərb, Şimal-Cənub, Bakı-Tbilisi-Ərzurum layihələri milli nəqliyyat sistemini inkişaf etdirməklə yanaşı, həm də nəqliyyat sektorunun ən perspektivli qeyri-neft sektoru olması haqqında fikirləri bir daha təsdiq edir [18, 50, 63, 128, 117].

Ümumilikdə isə, bütün bu imkanlar nəqliyyat sistemində maliyyə resursları formalaşdıran, maliyyə ehtiyatlarının əldə edilməsinin mühüm amili kimi çıxış edir. İstər nəqliyyat sisteminin maliyyə imkanlarını genişləndirərək sistemin özünün davamlı inkişafını təmin etmək, istərsə də ölkənin inkişafında bu potensialı səmərəli reallasdırmaqla maliyyə təminatını yaxşılaşdırmaq, nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafına nail olmaq, eləcə də ümumi iqtisadi inkişafda nəqliyyat sisteminin rolunu artırmaq başlıca vəzifədir.

II FƏSİL. NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN FORMALAŞMASININ TƏŞKİLATI-İQTİSADİ ƏSASLARI VƏ İDARƏETMƏ PRİNSİPLƏRİ

2.1. Nəqliyyat sisteminin idarə edilməsinin elmi əsasları və prinsipləri

Müxtəlif sahələr arasında əməkdaşlığın və qarşılıqlı əlaqələrin təşkili, dövlətin müdafiə imkanlarının artırılması, cəmiyyətin hərəkət dinamikliyi tələblərinin qarşılınması, sənayenin xammal və işçi qüvvəsinə olan tələbatının ödənilməsi kimi bir sıra mühüm vəzifələri yerinə yetirən nəqliyyat sistemi, həm də ölkənin ümumi iqtisadi tərəqqisində də bir lokomotiv rolu oynayır. Müstəqillik illərində, iqtisadiyyatın bütün sahələrində olduğu kimi, nəqliyyat sektorunda da həyata keçirilən özəlləşdirmə islahatları çərçivəsində milli nəqliyyatliyyat sisteminə aid olan bir sıra müəssisələr də özəlləşdirildi ki, bu da nəqliyyat sektorunda bazar iqtisadiyyatı tələblərinə uyğun münasibətlərin formalaşmasına, daşıma xidmətlərində də tədricən özəl sektorun üstünlüyünə gətirib çıxarır. Onu da qeyd edək ki, nəqliyyat sektoru milli iqtisadiyyatın digər istiqamətlərindən fərqli olaraq, elə bir sahədir ki, burada təşkilati-hüquqi və mülkiyyət formasından asılı olmayaraq kompleks yanaşma tələb olunur. Ona görə ki, nəqliyyat sektoru ölkənin ümumi təhlükəsizliyi, eləcə də iqtisadi təhlükəsizliyi üçün aparıcı rola malikdir [82, 150, 114].

Qeyd edilənlər nəqliyyat sistemində davamlı olaraq islahatlar aparılması və idarəetmənin təkmilləşdirilməsi ilə, bu sistemin cəmiyyətin dəyişən tələbatına uyğunlaşdırılmasını tələb edir. Əks təqdirdə nəqliyyat sistemi nəinki digər sahələrin inkişafına təkan verər, əksinə özü ciddi problemlərlə qarşılaşar. Ona görə də vacib məsələlərdən biri nəqliyyat sisteminin səmərəli idarə olunmasıdır. Müasir dövrdə isə bu, yalnız müvafiq elmi metodların köməyi ilə mümkündür. Xüsusilə, nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti cəmiyyətin və sənayenin tələbatında baş verən dəyişikliklərlə bağlı olduğu üçün bu sahədə marketing araşdırmaları çox vacibdir. Əsas məqsədi bazarın öyrənilməsi, araşdırılması olan marketing tədqiqatları dəyişiklikləri sistemləşdirməklə idarəetmənin təkmilləşdirilməsi üçün əsas formalaşıra bilər.

Nəzərə alsaq ki, bazar münasibətləri şəraitində çoxsaylı özəl təsərrüfat subyektləri fəaliyyət göstərir və bazara ciddi təsir edir, onda marketinq araşdırmalarının zərurliyi aydın olar. Təbii ki, marketinq araşdırmaları da idarəetməyə elmi yanaşmanın, idarəetmənin elmi əsaslarının bir istiqamətidir. Bu baxımdan da, yuxarıda da qeyd edildiyi kimi, nəqliyyat sisteminin idarəedilməsinin əsasını elmi yanaşma, müasir elmi metodların tətbiqi təşkil edir. Ona görə də, aşağıda qeyd olunanları nəqliyyat sisteminin, eləcə də sistemə daxil olan ayrı-ayrı strukturların səmərəli idarə olunması prinsipləri kimi qəbul edə bilərik. Başqa sözlə desək, nəqliyyat sisteminin idarə edilməsində bu prinsiplərin nəzərə alınması məqsəduyğun olardı [26, 50, 38, s.19-25; 171, 210, 217]:

- Elmi yanaşma - bu prinsipin tələbinə görə yol-nəqliyyat sisteminin, eləcə də onun konkret strukturlarının operativ və səmərəli idarə edilməsində obyektiv iqtisadi qanunların tələbləri nəzərə alınmalıdır. O cümlədən, burada mütəmadi olaraq əldə edilən elmi nailiyyətlərin nəticələrinin də tətbiqi vacibdir. Başqa sözlə desək, yalnız idarəetmə qərarlarının qəbulunda elmi-texniki yeniliklər nəzərə alındığı, hər bir qərar elmi əsaslara söykəndiyi halda səmərəli idarəetmə və onun təkmilləşdirilməsi mümkündür.

- Sistem yanaşma - sistem yanaşma prinsipinin mahiyyəti yol-nəqliyyat kompleksinin idarə edilməsi və nəqliyyat xidmətlərinin təşkili zamanı bu sahənin əsas müəssisələrinə bir sistem kimi baxılmasından ibarətdir. Başqa sözlə desək, hər hansı konkret sahədə həyata keçirilən tədbirlər, aparılan islahatlar ümumi sistemin maraqlarına xidmət etməlidir. Belə ki, bu sistemin bütün elementləri (bölmələri və ya növləri) biri digərinin zəruri şərtidir.

- Komplekslilik prinsipi - bu prinsipə görə yol-nəqliyyat sisteminin idarə edilməsi və nəqliyyat xidmətlərinin təşkili ilə əlaqədar amillər bir komplekslilik əmələ gətirir ki, bu da kompleks yanaşmanı şərtləndirir. Ümumiyyətlə, kompleks yanaşma, o cümlədən sistem yanaşma ümumi səmərəliliyə hədəflənmiş hərəkətlər məcmusudur.

- Qənaətçilik – qənaətçilik prinsipi idarəetmə və nəqliyyat xidmətlərinin təşkili ilə əlaqədar material-texniki, enerji, təbii, əmək və maliyyə resurslarının səmərəli istifadə olunmasını tələb edir. Daha konkret qeyd etsək, bu prinsip bütün potensialdan qənaətlə,

daha səmərəli istifadəni irəli sürür.

- Optimallıq – nəqliyyat sisteminin idarə edilməsi və nəqliyyat xidmətlərinin təşkilində çox variantlılıq mövcuddur ki, bu prinsip də bütün mümkün variantlar içərisindən ən səmərəlisinin seçilməsini təmin edir. Belə ki, burada qəbul ediləcək sosial-iqtisadi və idarəetmə qərarlarının müxtəlifliyini və çoxluğunu nəzərə alaraq, məsələnin iqtisadi-riyazi modelinin qurulması, bu modelin reallaşdırılması üçün riyazi metodun seçilməsi, həmin riyazi metodun tətbiqi alqoritminin qurulması, müvafiq proqramın (EHM dilində) işlənməsi və bütün bunların köməyi ilə optimal variantın seçilməsi nəzərdə tutulur.

- İqtisadi səmərəlilik - plan-iqtisad, əməli idarəetmə və təşkilətmə, habelə əlaqə ləndirmə-tənzimləmə qərarlarının iqtisadi səmərəliliyinin məlum sistem göstəriciləri vasitəsi ilə müəyyən edilməsini tələb edir. Bu prinsip xüsusilə mühüm əhəmiyyət kəsb edir, ona görə ki, istənilən qərar, tədbir və ya islahat iqtisadi səmərəliliyə malik olmalı və ya iqtisadi səmərəlilik gətirməlidir.

- Nəzarətin təşkili və icranın yoxlanılması – bu prinsipin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, istənilən təsərrüfat subyektində qəbul edilmiş qərarların icrasına nəzarət edilməli, həyata keçirilən tədbirlərin icra vəziyyəti öyrənilməlidir. Beləliklə də, ciddi nəzarət təşkil edilməlidir. Onu da qeyd etmək ki, bazar münasibətləri şəraitində nəzarət-tənzimləmə stimullaşdırıcı xarakter daşmalıdır. Yəni, inzibati metodlara nisbətən stimullaşdırma üsullarına üstünlük verilməsi daha məqsəduyğundur [26, 38, 71, 82].

Qeyd etmək lazımdır ki, yuxarıda göstərilən prinsiplər, təbii ki, mütləq xarakter daşımır və yalnız idarəetmə haqqında bir çox nəzəri yanaşmaların ümumiləşdirilmiş ifadəsidir. Eyni zamanda, nəqliyyat sistemi inkişaf etdikcə, dünya nəqliyyat əlaqələrinin miqyası genişləndikcə və ictimai formasiyalar dəyişdikcə idarəetmənin prinsipləri də dəyişməli, mövcud tələblərə uyğun təkmilləşdirilməlidir.

Son illər dünya ölkələrində gedən inteqrasiya prosesləri bütün dünyada, o cümlədən Azərbaycanda nəqliyyatın müxtəlif növlərinin sürətli inkişafını tələb edir. Məlumdur ki, ayrı-ayrı daşıma sifarişlərinin yerinə yetirilməsində müxtəlif nəqliyyat növləri daha səmərəlidir. Məsələn, yüklərin uzaq məsafələrə daşınmasında daha çox dəmir yoluna üstünlük verilir, eyni zamanda əksər dünya ölkələri üçün yüklərin dəniz

nəqliyyatı ilə daşınması daha səmərəli hesab olunur. Yəni bir çox ölkələr böyük yükləyiş qabiliyyətinə və fasiləsiz-sürətli hərəkət imkanına malik tankerlərin istehsalına üstünlük verirlər ki, bu da dəniz nəqliyyatına nisbətən dəmir yolu ilə daşımaların artmasına zəmin yaradır. Bir amili də nəzərə almaq zəruridir ki, nəqliyyat sisteminin inkişafına yük və sərnişin daşınmaları - daşıma əməliyyatları ilə yanaşı, digər amillər də təsir edir. Yüz milyonlarla işçi qüvvəsinin məşğulluğunun təmin olunmasında, müxtəlif coğrafi şəraitə malik ərazilərdə cəmləşmiş çeşidli təbii resurslardan səmərəli istifadənin təmin olunmasında, məhsuldar qüvvələrin səmərəli yerləşdirilməsində, yaşayış məntəqələrinin formalaşması və normal yaşayışının təmin olunmasında nəqliyyat sistemi mühüm rola malikdir. Ona görə də, nəqliyyat sisteminin iqtisadi inkişafın lokomotivlərindən biri olduğunu nəzərə alaraq, nəqliyyat xidmətlərinin və parkının müasir tələblərə uyğun inkişafı zəruridir. Ona görə də geniş əhatəli müvafiq təhlil və tədqiqatların aparılması böyük əhəmiyyət kəsb edir [26, 66, 91, 129, 126].

Aydın ki, məhsuldar qüvvələrin səmərəli yerləşməsi və düzgün ərazi planlamasında nəqliyyatın təsiri yeni olmasa da, bu istiqamətdə də müasir dövrün tələblərinə uyğun müvafiq islahatların aparılması, təbii-iqtisadi resursların dövrüyyəyə cəlb edilməsi ilə bağlı imkanlar təhlil edilməli və optimal seçim edilməlidir. Bununla belə, nəqliyyat infrastrukturuları üçün digər mühüm cəhətlər, nəqliyyatın işinin səmərəli təşkili, məhsuldar qüvvələrin ərazi təşkilinin üstünlükləri və hazır məhsulların istehlakçılara çatdırılması imkanları ilə bağlıdır. Bu halda nəqliyyatın infrastruktur imkanları, ərazinin quruluşu və istehsal amillərinin qarşılıqlı təsiri nəzərə alınaraq müxtəlif ərazilər üzrə istehsalın səmərəli təşkili aparılmalıdır. Təbii ki, nəqliyyat xidmətləri reallaşdırıldıqda səmərəliliyini ifadə edir. Bir çox xərclərin istiqamətləndirilməsi potensial imkanların nəzərə alınmadan aparılır.

Tədqiqatlardan aydın olur ki, iqtisadiyyatın tədqiqat sahələri genişləndikcə nəqliyyatın tədqiqinə yeni real imkanlar açılmış olur. Bu isə bütün istiqamətlərinin səmərəliliyinin müəyyənləşdirilməsini tələb edir. Bunun üçün, ilk növbədə istiqamətlər üzrə yük və sərnişin əmələ gətirən amilləri müəyyən etmək zəruridir. Müasir şəraitdə yolların iqtisadi göstəricilərini və effektivliyini müəyyənləşdirmək məqsədilə

indeksləşdirmə metodundan istifadə edilməsi daha məqsədəuyğun hesab edilir. Bu metodun köməyi ilə, hər bir ərazidə əsas və köməkçi yolların pötensialı qiymətləndirilir ki, bu da eyni zamanda, nəqliyyatın tədqiqində mühüm əhəmiyyət kəsb edən məsələlərdəndir [26, 63, 105, 106].

Müxtəlif yanaşmalara nəzər yetirdikdə aydın olur ki, nəqliyyatın müasir tədqiqi, sosial-iqtisadi inkişafın əksər sferalarında, bütün istiqamətlərdə əhəmiyyətə malikdir. Ümumiyyətlə, dünya iqtisadiyyatının formalaşmasında nəqliyyatın əhəmiyyəti danılmazdır. Daha konkret ifadə etsək, nəqliyyat qarşılıqlı iqtisadi münasibətlərin əsasını təşkil edir və bu əsasda formalaşan iki və çoxtərəfli əlaqələr isə üstqurum rolunu oynayır. Nəqliyyat istehsalın müxtəlif ərazilər üzrə səmərəli yerləşdirilməsinə təsir etməklə yanaşı, həm də perspektiv inkişaf və ixtisaslaşma baxımından da güclü təsirə malikdir. Bütün bunlar isə, öz növbəsində təbii resursların əlçatanlığı və zənginliyi, sənaye və cəmiyyətin zövq və tələbatı ilə əlaqədardır. İqtisadi əlaqələr vasitəsilə insanlar, təsərrüfat subyektləri arasında münasibətlər formalaşır və tərəflər özlərinin maddi ehtiyatları olmadıqları halda daxili ehtiyaclarını ödəmək imkanları əldə edirlər. İqtisadi əlaqələr çatışmayan məhsulların əldə edilməsi, işçi qüvvəsi və xammal təminatı, hazır məhsulun satışının təşkili, qlobal mənada isə dövlətlərin çatışmayan məhsulları idxal-ixrac prosesləri vasitəsilə əldə etməsini əhatə edir. Tərəflərdən asılı olaraq iqtisadi əlaqələr də mikro, makro, mezo və meqa əlaqələrə ayrılır ki, bu da əlaqələrin əhatə dairəsi ilə müəyyənləşir. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində iqtisadi əlaqələr konsepsiyasının müəyyənləşdirilməsi böyük əhəmiyyətə malikdir. [26, 105, 150, 165].

Məlumdur ki, əvvəlki inzibati-amirlik sistemindən fərqli olaraq son illərdə ölkəmizin iqtisadi əlaqələrinin inkişafında açıq qapı siyasətindən geniş istifadə olunur. Dövlətlərin inkişaf səviyyəsindən asılı olmayaraq qabaqcıl beynəlxalq təcrübəyə və müasir istehsal texnologiyasına əsaslanmaqla dünya bazarının tələblərinə uyğun istehsalın həyata keçirilməsi və xidmətlərin göstərilməsi qarşılıqlı əlaqələri inkişaf etdirməklə, qlobal iqtisadi tərəqqiyə dəstək verən vacib amillərdən hesab olunur. Eyni zamanda, nəqliyyat sektoru və nəqliyyat xidmətləri də təşkil və idarəetmə baxımında bu iqtisadi meylləri qabaqlamalıdır.

Tədqiqatlar və inkişaf etmiş ölkələrin inkişaf təcrübəsi təsdiq edir ki, iqtisadi

əlaqələrin səmərəliliyinin yüksəldilməsi və nəqliyyat sisteminin idarə edilməsinin daha da yaxşılaşdırılması, beynəlxalq tələblərə uyğunlaşdırılması aşağıda qeyd edilən bir sıra prinsiplərlə yaxından əlaqəlidir [26, 63, 82, 105, 111, 158].

- istehsal sahələrində müasir standartlara uyğun ixtisaslaşmanın aparılması;
- daşıma prosesində bütün tərəflərin tələbatına cavab verən səmərəli daşıma şərtlərinin və daşıma vasitələrinin müəyyənləşdirilməsi;
- qarşılıqlı iqtisadi əlaqələrin genişlənməsinə təkan verən bu və ya digər ölkənin təbii-iqtisadi resurslarından səmərəli istifadənin təmin edilməsi;
- ölkə daxili istehsal əlaqələrinin və məhsuldar qüvvələrin yerləşdirilməsinin mü-
təmadi olaraq təkmilləşdirilməsi;
- regionlar arasındakı iqtisadi əlaqələrin, o cümlədən nəqliyyat əlaqələrinin inkişaf
etdirilməsi;
- xarici iqtisadi əlaqələrin əsas istiqamətlərinin müəyyən edilməsi və nəqliyyat
xidmətlərinin beynəlxalq tələblərə uyğunlaşdırılması;
- ölkələrin tələb-təklif konsepsiyasının, o cümlədən nəqliyyat xidmətlərinə olan
tələbatın müəyyənləşdirilməsi.

Araşdırmalardan aydın olur ki, nəqliyyat sektorunun inkişafı davamlı inkişaf tələbləri əsasında qloballaşan təkmilləşmə meyilləri ilə daxili imkanların vəhdətini təmin etmək prinsipinə uyğun hazırlanmalıdır. Geniş iqtisadi resurs potensialından səmərəli istifadə etməklə, münasibəltərnə uyğun beynəlxalq standartlara cavab verən nəqliyyat sisteminin yaradılması əsas məqsədlərdən biridir. Elə xəttin də reallaşdırılması Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sisteminin inkişafında elmi lik, tarixilik, millilik, eləcə də beynəlxalq standartlara uyğun keyfiyyət dəyişmələrinin həyata keçirilməsi təşkil edir. Eyni zamanda, məlumdur ki, milli nəqliyyat sisteminin konseptual inkişaf istiqamətləri və inkişaf səviyyəsini müəyyən edən meyar göstəricisi keçən əsrin 90-cı illərindən başlayaraq formalaşmış və təkmilləşmişdir. Son dövrlər isə, həyata keçirilən iqtisadi islahatlar nəticəsində nəqliyyat sisteminin inkişafı təşkilati idarəetmə prinsiplərini formalasdırmadan ibarətdir. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sistemində iqtisadi islahatların bazar iqtisadiyyatı tələblərinə uyğun prioritet istiqamətlərinin reallaşdırılması bu məqsədin reallaşmasına

xidmət edən islahatçı proqramların işlənilib hazırlanması, elmi cəhətdən əsaslandırılması və həyata keçirilməsi məqsədəuyğun hesab edilir. Eləcə də, bu proqramların tərtibində beynəlxalq səviyyəli qurumlarla razılaşdırılmış təkliflərdən istifadə olunması milli nəqliyyat sisteminin beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılmasına da kömək edər [26, 33, 63, 82].

Ölkənin nəqliyyat potensialından səmərəli istifadəni təmin edən sahələrin təşkilinə münbit şərait yaratmaq, eyni zamanda bu sahələri stimullaşdırmaq siyasəti həyata keçirmək, o cümlədən qeyri-bərabər rəqəbat şəraiti yaradan amilləri aradan qaldırmaq inkişafın ilkin şərti kimi qiymətləndirilir. Nəqliyyat sistemində idarəet-mə strukturunun bazar münasibətlərindən irəli gələn iyerarxiya mexanizmlərinin təminatı lazımi şərtədir [63, 103].

Azərbaycanın nəqliyyat sistemində islahatların sürətləndirilməsi, iqtisadi siyasətin mövqelərinin gücləndirilməsi, əhalinin güzəranının yaxşılaşdırılması mümkündür. Ümumi götürdükdə istənilən sahədə həyata keçirilən islahatların istehsal həcmnin artması, tədiyyə balansında müsbət saldoya nail olunması istiqamətlənməsi əsas məqsəd kimi götürülməlidir [38, 82, 105]

Araşdırmalar göstərir ki, nəqliyyat sahəsində həyata keçirilən iqtisadi islahatlar son illər ölkəmizdə aparılan məqsədyönlü iqtisadi siyasətin əsas tərkib hissələrindən biridir. Qeyd etmək lazımdır ki, sosial-iqtisadi islahatların əsas məqsədi resurslardan səmərəli istifadəni təmin etməkdir. Nəqliyyat sistemimin təsir effektivliyinə görə tədqiqi də genişəhatəli olmadır. Eyni zamanda, təşkilatı-idarə-etmə strukturu, qanunvericilik bazası və s. ətraflı tədqiq olunmalıdır. Nəqliyyat sisteminin inkişafı bir sıra səciyyəvi xüsusiyyətlərə malikdir. Müşahidələr göstərir ki, artımın həcmi və sürəti, beynəlxalq inteqrasiya əlaqələri, dünyəvi proseslər baxımından reallaşdırılır. O cümlədən, bütün sosial sahələrdə olduğu kimi, nəqliyyat sahəsində də problemlər, eyni zamanda idarə olunması ölkəmizdə də nəqliyyat sisteminin struktur quruluşu, səmərəli təşkili və yenilənməsi ilə bağlıdır [26, 63, 52, 98]

Məlumdur ki, insanların iqtisadi və digər maraqları, güzəranı bir sıra göstəricilərlə ifadə olunur. Ölkəmizdə rifahın yüksəldilməsi, yaşayış şəraitinin yaxşılaşdırılması idarəetmə prosesinin əsas məqsədidir. Eyni zamanda, nəqliyyat sistemində

də idarəetmənin başlıca məqsədi cəmiyyətin və istehsal sahələrinin daşıma sifarişlərinin operativ, təhlükəsiz və keyfiyyətlə yerinə yetirilməsi ilə geniş təkrar istehsalın təmin edilməsi, insanların maddi-sosial tələbatının yaxşılaşdırılması kimi məsələlərin həllindən ibarətdir.

Nəqliyyat sektorunun idarə edilməsi, qeyd edildiyi kimi, bir komplekslik, sistemlilik tələb edir. Burada komplekslik dedikdə bütün nəqliyyat növləri, yol-nəqliyyat sistemi başadüşülür. Təbii ki, sistemi yaratmaq təşkilatı problemdir və sistem özlüyündə müəyyən strukturu cəmləyir. Nəqliyyat sistemində idarəetmənin nəzəri əsasını da, məhz bu sahədə fəaliyyəti tənzimləyən qanunlar, məcəllələr, normativ sənədlər və müxtəlif tədqiqatçıların fərqli yanaşmaları təşkil edir. Bu sistem xidmətə olan tələbatın, ehtiyacın ödənilməsini də təmin edir. Ümumilikdə götürdükdə, nəqliyyat sistemi yeniləşdirilir, xidmətlər təkmilləşdirilir. Bu baxım- dan da, ərazi üzrə region, şəhər və kəndlərdə infrastruktur sahələrə aid obyektlərin inşası və onların xidmət qabiliyyəti daşıma sifarişlərinin nəzərə alınması ilə həyata keçirilir.

Qeyd etmək lazımdır ki, nəqliyyat xidmətlərinə tələbat ölkənin bir sıra göstəricilərindən asılıdır. Məsələn, həyat səviyyəsi yüksək olduqca xidmətlərə tələbat da artacaqdır. Ona görə ki, həyat səviyyəsi yaxşı olan ölkələrdə nəqliyyat xidmətlərinə tələbat və xidmətlərin xüsusi çəkisi də yüksək olur. Belə ki, cəmiyyətin gəliri çoxaldıqca onun tərkib hissəsi olan ayrı-ayrı insanların hərəkətliliyi və maddi nemətlərlə yanaşı müxtəlif çeşidli xidmətlərə də tələbatı artır. Bu baxımdan nəqliyyat sektoru, iqtisadi tərəqqinin mühüm amili olmaqla bərabər, sosial bir sahə kimi də cəmiyyətin tələbləri, hərəkətlilik istiqamətləri və bu tələblərin ödənilməsi imkanları əsas götürülərək təkmilləşdirilir.

Eyni zamanda, idarəetmənin formalaşdırılması ondan irəli gəlir ki, əhalinin gəlirləri çox olduqda daha keyfiyyətli və baha xidmətlərə ehtiyac duyulur və ya əksinə. Bütün bunlar isə öz növbəsində idarəetmə strategiyasının formalaşmasına fərqli yanaşmalar tələb edir. Xidmət sahələrinin, konkret olaraq nəqliyyat xidmətlərinin yenilənməsi və təkmilləşdirilməsi tələb edilir [37, 45, 63].

Qeyd edilənlərdən bu nəticəyə gəlmək mümkündür ki, bazar iqtisadiyyatı şəraitində nəqliyyat sisteminin idarə edilməsinin ümumi elmi-praktiki və regional

xüsusiyyətlərinin təhlili xüsusilə əhəmiyyətlidir. Təbii ki, fərqli coğrafi mövqeyə və ehtiyatlara malik regionlar bir sıra səciyyəvi xüsusiyyətləri ilə də fərqlənir. O cümlədən, nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbat da regionun mövqeyindən, inkişaf dinamikasından, əhali sayından, həyat səviyyəsindən asılı olaraq formalaşır və təkmilləşir. Bu baxımdan da, nəqliyyat sisteminin regional inkişafı ərazinin nəqliyyat xüsusiyyətləri baxımından təhlil olunur.

Bütün bunlarla yanaşı, davamlı iqtisadi inkişaf şəraitində səmərəli idarəetmənin əsas məqsədlərindən biri də rəqabət qabiliyyətli xidmətlərin təşkili məsələsidir ki, bu da elmi yanaşmanı zəruri edir. Ona görə ki, milli təsərrüfatların qlobal iqtisadi məkana integrasiyası sürətli və qaçılmaz bir hal almışdır. Zaman keçdikcə kəskinləşən rəqabət elə mübarizənin ilk mərhələsində də “meydanı tərk etməyə məcbur edir”. Bu isə, daha məsuliyyətli yanaşma və müvafiq elmi araşdırmalar tələb edir [65].

Digər tərəfdən, aydındır ki, müasir dövrdə təkmil nəqliyyat xidmətləri qloballaşma və integrasiya proseslərinin, qlobal məkana (bazara) çıxışın zəruri tərkib hissəsidir. Ona görə ki, bütün nəqliyyat xidmətləri, ümumilikdə prosesin səmərəliliyində, onun rəqabət qabiliyyətliliyinin formalaşmasında aparıcı rol oynayır. Bu baxımdan da, rəqabət və rəqabət qabiliyyəti kimi anlayışların izah edilməsi, rəqabət qabiliyyətliliyin təmin edilməsi kimi istiqamətlərdə araşdırmaların aparılması, iqtisadi proseslərin mühüm tərkib hissəsi olan, istehsal prosesinin başlanmasında və müvəffəqiyyətlə bitməsində aparıcı rol oynayan nəqliyyat sistemində rəqabət qabiliyyətliliyin təmin edilməsi istiqamətində müəyyən təklif və tövsiyələrin irəli sürülməsi, eləcə də xidmətlərin təşkilində uyğun təkliflərin nəzərə alınması olduqca mühüm əhəmiyyət kəsb edir [46, 69, 65, 116, 254].

Rəqabət bazarın iştirakçıları arasında əlaqələrə cəlb olunmuş və özünəməxsus şəkildə təzahür edən münasibətləri tövsif edir. Rəqabət mübarizəsi çərçivəsində bəhsləşmə həm istehsalçılar, həm də istehlakçılar arasında mənafeələrin daha səmərəli şəkildə reallaşdırılması uğrunda mübarizəni ifadə edir. İqtisadi subyektlər öz aralarında bəhsləşmə yolu ilə istehsalın çeşidi, həcmi və keyfiyyətində, xidmətdə, alqı-satqıda daha əverişli mühit formalaşdırmağa çalışırlar. Rəqabət mübarizəsi isə həmişə subyektləri (tərəfləri) istehsal və ya xidməti təkmilləşdirməkdə, genişləndirməkdə

maraqlı edir, çünki rəqabət nəticəsində iflasa uğramaq təhlükəsi var [96, 229, 281].

Qeyd olunduğu kimi, rəqabət - dinamik, daim inkişafda olan prosesdir, onun əsasında innovasiya və texnologiyanın daim yenilənməsi dayanır. Ona görə də rəqabət üstünlüklərini izah edərkən, təsərrüfat subyektinin istehsal amillərindən və mövcud imkanlardan istifadəsinin optimallıq və səmərəlilik səviyyəsini öyrənmək zəruridir. O cümlədən, bütün bunlar ölkənin, milli iqtisadiyyatın rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsində böyük rolu olan nəqliyyat sistemində də aiddir. Belə ki, nəqliyyat sistemi sənaye və cəmiyyətə daşıma xidmətləri təklif etməklə istehsal proseslərinin və sosial həyatın mühüm tərkib hissəsi kimi xarakterizə olunur. Nəqliyyat, daşıma xidmətlərinə tələbatı qarşılamaqla yanaşı, eyni zamanda, ayrı-ayrı ölkələrin müdafiə qabiliyyətinin, təhlükəsizliyinin, o cümlədən iqtisadi təhlükəsizliyinin vacib amillərindən biri kimi də diqqəti cəlb edir. Bununla belə, danılmaz faktdır ki, nəqliyyat xidmətləri ayrı-ayrı milli dövlətlərin dünya təsərrüfatına inteqrasiyasında və beynəlxalq ticarət əlaqələrinin səmərəli şəkildə həyata keçiril-məsində əhəmiyyətli vasitə kimi də özünü təsdiq edib. Aydındır ki, qeyd edilənlər qarşılıqlı əlaqəlidir və bir komplekslik əmələ gətirir. Bu isə o deməkdir ki, nəqliyyat xidmətlərinin həcmi, tərkibi, nəqliyyat sisteminin inkişaf səviyyəsi iqtisadi tərəqqidən və əksinə iqtisadi inkişaf səviyyəsi də nəqliyyat sisteminin vəziyyə-tindən, daşıma xidmətlərinin çeşid və keyfiyyətindən asılıdır. Hazır məhsulların daşıma xidmətləri vasitəsilə bazara – istehsalçılara çatdırılması istehsal proseslə-rinin fasiləsizliyi, ölkədə iqtisadi fəallığın yüksəlməsi, istehsalın çeşid və miqyası-nın artmasını təmin edir. Bütün bunlar nəqliyyat sisteminin iqtisadi tərəqqinin ayrılmaz tərkib hissəsi olduğunu bir daha təsdiq edir. Bu isə rəqabət qabiliyyətli məhsul istehsalı və satışı üçün daşıma xidmətlərinin də rəqabət qabiliyyətli olma-sının zəruriliyini əsaslandırır. Başqa sözlə desək, daşıma xidmətlərinin rəqabətə davamlılığı ümumilikdə iqtisadiyyatın, istehsal-satış proseslərinin rəqabət qabiliyyətliyi üçün çox vacibdir [54, 65, 146, 147, 165].

Müasir bazar münasibətləri şəraitində nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyətliliyinin təmin edilməsi aktual məsələlərdəndir. Bu baxımdan, ilk növbədə nəqliyyat sistemində inhisar və rəqabət sektorlarının müəyyənləşdirilməsi zəruridir. Mövcud durumda, rəqabət setoruna yük və şərnişinlərin daşınması xidmətləri, yük və şərnişin

daşıma xidmətlərin təşkili aid edilə bilər. İnhisar sektoruna isə, nəqliyyat infrastrukturunu, infrastrukturun tərəfindən göstərilən xidmətlər, o cümlədən nəqliyyat vasitəsinin hərəkətinin idarə olunmasını təmin edən texniki və informasiya sistemləri aid edilir [65, 165].

Aydındır ki, nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti həm ölkə daxili, həm də xaricdə olur. Daha doğrusu, nəqliyyat xarici iqtisadi əlaqələrin əsas vasitəsi, əmtəə və xidmətlərin daşıyıcısı kimi xarici ticarətin mühüm tərkib hissəsi olduğu üçün onun rəqabət qabiliyyətliliyinə müxtəlif amillər təsir edir. Dünya təcrübəsi göstərir ki, gömrük prosedurları və rüsumlar tranzit nəqliyyat xidmətlərində rəqabət qabiliyyətliliyə təsir edən əsas amillərdəndir. Gömrük orqanlarının əmtəələrin idxal və ixracı proseslərini əhatə edən fəaliyyəti daşıma xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinə birbaşa təsir göstərir. Belə ki, fiskal və nəzarət siyasəti çərçivəsində həyata keçirilən gömrük proseduru və rüsumların tutulması qeyri-istehsal xərcləri və zaman itkisi yaradır ki, bu da əmtəələrin hədəf bazarlarına çatdırılmasında ləngimələrin və izafi xərclərin yaranmasına gətirib çıxarır. Bu sırada digər mühüm amillərə isə əsas fondların müasir tələblərə cavab verməməsi, texniki və texnoloji təchizatın qənaətbəxş olmaması, Elmi Texniki Tərəqqinin nailiyyətlərinin çevik tətbiqinə nail olunmaması aid edilə bilər. Çevik idarəetmə mexanizminin və vahid strategiyanın, hədəf bazasının durumu haqqında geniş və dəqiq informasiyanın olmaması, zəif təşkilatçılıq da rəqabət qabiliyyətliliyə mənfi təsir göstərən amillərdəndir. Nəqliyyat sisteminin, daşıma xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyində əhəmiyyətli rol oynayan başqa bir vacib amil isə vasitəsi şirkətlərin fəaliyyəti, ekspeditor xidmətlərinin çevikliyi və onların peşə hazırlığı səviyyəsidir [65, 101, 114, 146].

Beləliklə, təsir edən amillərdən asılı olmayaraq, hər bir sahədə, o cümlədən nəqliyyat sistemində rəqabət qabiliyyətliliyin təmin edilməsi müasir dövrdə uzunmüddətli və fasiləsiz fəaliyyətin zəruri şərtidir, hansı ki, bu həm də davamlı iqtisadi inkişaf şəraitində səmərəli idarəetmənin başlıca məqsədlərindən biridir. Bütün bunları isə elmi yanaşma, elmi əsaslar olmadan təmin etmək qeyri-mümkündür.

Aydındır ki, rəqabət dinamik və çevik dəyişən bir prosesdir. Ona görə də rəqabət qabiliyyəti dedikdə də, məhz bu dəyişikliklərə dərhal uyğunlaşmaq bacarığı, yüksək

manevretmə qabiliyyəti, müasir və modern təşkilatçılıq başa düşülür. Nəqliyyat xidmətləri göstərən təsərrüfat subyektlərinin də bu xüsusiyyətləri özlərində cəmləşdirməsi çox vacibdir. Nəqliyyat sisteminin səmərəli idarə edilməsinin elmi-nəzəri əsasları və prinsiplərinin müəyyən edilməsi istiqamətində aparılan araşdırmalardan aydın olur ki, istənilən halda cəmiyyətin nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının vaxtında, operativ, itkisiz, təhlükəsiz və minimum məsrəflərlə ödənilməsinə, beynəlxalq xidmətlər bazarında özünü doğrultmağı təmin edən idarəetmə metodu və sistemi səmərəli hesab edilə bilər. Eyni zamanda, bu idarəetmə sistemi nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatın dəyişməsinə uyğun təkmilləşməni də təmin etməli və kompleks xarakterə malik olmalıdır. Qeyd edilən vəzifələrin layiqincə yerinə yetirilməsi isə bazarın dərinlən öyrənilməsi, tədqiqi və daşıyıcıların, tədricən daşıma sifarişçilərinin tələblərinə uyğunlaşmasını zəruri edir. Ona görə də bazarın marketinq araşdırmaları ilə öyrənilməsi zəruridir və buna paralel olaraq da nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinə, idarə edilməsinə də elmi yanaşma olmalıdır.

2.2. Nəqliyyat sisteminin idarə edilməsinin müasir təşkilati-iqtisadi metodları

Hər bir sahədə idarəetmənin davamlı olaraq təkmilləşdirilməsi səmərəli nəticənin əldə edilməsinin zəruri şərtlərindən biridir. O cümlədən, təcrübədə idarəetmənin daha yaxşı təşkili məqsədilə müxtəlif mexanizmlərdən istifadə edilir. Özəl təsərrüfat subyektlərinin inkişafını dəstəkləyən bazar münasibətləri şəraitində idarəetmə mexanizminin iqtisadi rıçaqları daha çox qabardılır. Başqa sözlə desək, bazar iqtisadiyyatı şəraitində sosial-iqtisadi təsirlər daha tez və uzunmüddətli nəticə göstərir, nəinki inzibati amillər. Bu baxımdan da, nəqliyyat sisteminin də idarə edilməsində iqtisadi mexanizmlərdən istifadə olduqca aktual bir məsələdir.

Digər tərəfdən, bütün dünyanın gündəmində olan və xüsusi aktualıq kəsb edən davamlı inkişaf da, bir sıra özünəməxsus xüsusiyyətlərlə xarakterizə olunur. Davamlı inkişaf şəraitinin formalaşdırılması müəyyən zəruri şərtlərin ödənilməsinə tələb edir ki, bu da davamlı inkişafın fərqləndirici xüsusiyyətlərini yaradır. Təbii ki, belə bir şəraitdə

nəqliyyat sisteminin də üzərinə düşən vəzifələr və məqsədlər də, qismən də olsa, dəyişir, müəyyən bir formada təkmilləşir. Nəzərə alsaq ki, davamlı inkişafın əsas tələbləri sosial-iqtisadi və ekoloji amillərin kompleks şəkildə nəzərə alınmasıdır və nəqliyyat sisteminin də fəaliyyəti, məhz sosial-iqtisadi şərait və ekoloji mühitlə, amillərlə sıx əlaqədardır, onda davamlı inkişaf şəraitində nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin də uyğun şəkildə formalaşdırılması zəruriliyi aydın olar.

Məlumdur ki, istehsalatda müəyyən münasibətlər formalaşır ki, bu da digər vəsaitlərin olmasını da tələb edir. İdarəetmənin prinsipləri, qanunauyğunluqları, hədəfləri, funksiyaları və metodları əsasında idarəetmə mexanizmi və münasibətlər sistemi formalaşır. Bu sistemin struktur elementlərinin biri-biri ilə qarşılıqlı əlaqələndirilməsi qaydası, ümumi idarəetmə prosesinə bir sistem kimi yanaşılması səmərəli idarəetmə mexanizminin formalaşması və mexanizmin uğurlu tətbiqi üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Burada önəmli məsələlərdən biri təsərrüfat və idarəetmə mexanizmlərinin biri-birilə qarşılıqlı və səmərəli şəkildə uzlaşdırılması, bu mexanizmləri əmələ gətirən komponentlərin planlı halda idarə oluna bilməsidir [17, 63, s.148-159; 82,s.38-51].

Müşahidələr göstərir ki, iqtisadi mexanizmə müxtəlif yanaşmalar mövcuddur. Bununla belə, ayrı-ayrı müəlliflərin “təsərrüfat” , “iqtisadi” və “idarəetmə” mexanizmləri kimi anlayışları eyniləşdirmələrinə də rast gəlinir. Aydındır ki, “iqtisadi mexanizm” anlayışı iqtisadi kateqoriya olmaqla sırf obyektiv prosesləri nəzərdə tutur. Təsərrüfat mexanizmi isə iqtisadi proseslər və vasitələrdən əlavə təşkilati, texniki, təşkilətmə, planlaşdırma, uçot, nəzarət və s. məsələləri də özünə daxil edir. İdarəetmə isə bütün idarəçilik fəaliyyəti, idarəetmə prosesi, idarəetmə funksiyaları, idarəetmə metodları (iqtisadi, inzibati-sərəncamverici, sosioloji-psixoloji və s. metodlar) ilə bağlıdır [25,s.117-122; 29, s.97-121; 43].

Ümumiyyətlə, idarəetmənin normativ-sərəncamverici, iqtisadi və sosioloji-psixoloji olmaqla üç əsas metodu vardır. Bununla belə idarəetmədə əsas mövqe iqtisadi və inzibati metodlara məxsusdur. Bu iki metod arasında dəyərləndirmə (təhlil) apardıqda isə iqtisadi amillərin əhəmiyyətinin, rolunun və təsir dairəsinin daha geniş olduğu aydınlaşır. Hər bir subyektin qarşısında müəyyən hədəflər (maraqlar) vardır ki,

bunun da içərisində iqtisadi maraqlar üstünlük təşkil edir. Bu mənada da, müasir bazar münasibətləri şəraitində idarəetmə prosesinin əsasında cəmiyyətin iqtisadi maraqları, iqtisadi münasibətlər dayanır. Başqa sözlə desək, sənayenin və cəmiyyətin, yəni ümumilikdə dövlətin inkişafı fiziki və hüquqi şəxs-lərin qarşılıqlı iqtisadi münasibətlərindən çox asılıdır. Hansı ki, bu iqtisadi münasibətlər nə qədər tarazlı, uzlaşdırılmış olarsa, iqtisadi tərəqqi də o qədər davamlı və uzunmüddətli olar. Bütün bunlardan belə nəticəyə gəlmək olar ki, idarəetmə mexanizminin iqtisadi metodları ümumilikdə dövlətin və cəmiyyətin tərəqqisi üçün müəyyən baza formalaşdırır. Göründüyü kimi, cəmiyyətin və təsərrüfat subyekti-nin iqtisadi münasibətləri, hər şeydən öncə, özünü korporativ və ya şəxsi mənafeələr kimi büruzə verir. Ona görə də müəyyən idarəetmə məqsədlərinə nail olmaq üçün cəmiyyətin iqtisadi qanunlarından istifadə edilməsi və obyektiv iqtisadi mənafeələrin nəzərə alınması əsasında təsərrüfat proseslərinin aparılması metodlarına idarəetmənin iqtisadi metodu deyilir. İdarəetmənin iqtisadi metoduna digər bir tərif də vermək olar. Bunu bəzən siyasi-iqtisad aspektli tərif kimi də qiymətləndirmək olar. Əmtəə-pul münasibətlərinin geniş inkişafı və əmək haqqı, qiymət, kredit, mənfəət, maddi həvəsləndirmə və s. kimi amillərdən ibarət olan iqtisadi vasitələr idarəetmənin mexanizminin iqtisadi metodlarını ifadə edir. Bu iqtisadi vasitələr arasında proporsionallıq gözlənməlidir, bunlardan hər hansı birinin yerinə yetirilməsi gecikərsə, ümumilikdə idarəetmənin iqtisadi mexanizminin tarazlığı pozular və iqtisadi metodların tətbiqinin səmərəliliyi azalar. Təbii ki, idarəetmənin iqtisadi metodları bütövlükdə idarəetmə işlərini əhatə edə bilməz və bu metodların həvəsləndirici-stimullaşdırıcı mahiyyəti daha çoxdur. Qarşıya qoyulmuş plan-proqram vəzifələrinin yerinə yetirilməsini iqtisadi metodlar təmin edə bilmir, amma bunun nəticələrindən birbaşa asılıdır. Təşkili və tətbiqi səviyyəsindən asılı olmayaraq idarəetmənin iqtisadi metodları nizamlayıcı, bölüşdürücü, sərəncam-verici funksiyaları icra edə bilmir. İqtisadi metodlardan tələb edilməyən bu funksiyaların icra-sını isə inzibati metodlar təmin edir [63, 82].

İdarəetmənin iqtisadi metodları istehsal münasibətlərinin, obyektiv qanunların, kateqoriyaların dərinləndirilməsi, onların geniş tətbiq olunması əsasında həyata keçirilir. Qeyd edilən metodlar müddəti əhatə edən planlaşdırma, əmək haqqı sistemi,

qiymət, kredit, maddi həvəsləndirmə və s. məqsədyönlü təsirə çevrilir. İdarəetmənin iqtisadi metodlarına daxil olan iqtisadi vasitələrlə qarşıya qoyulmuş vəzifələrin vaxtında və keyfiyyətlə yerinə yetirilməsi üçün kollektivdə və onun ayrı-ayrı üzvləri arasında maddi həvəsləndirmə (stimullaşdırma), istehsal prosesinin səmərəliliyini daha da yüksəltmək imkanı əldə edilir [43; 63;89].

Təcrübə göstərir ki, iqtisadi mexanizmlər bazar sistemində aparıcı mövqeyə malikdir. Bu mexanizmlər vasitəsilə fəaliyyətə təsir göstərilir və onlar üçün əlverişli şərait yaradılır. İqtisadi mexanizm xərclərin azaldılması, mənfəətin artırılması, mənfəətə təsir edən amillərin nəzərə alınması, maliyyələşdirmə və kreditləşmə, qiymətin əmələ gəlməsi, təchizat, satış, rəqabət qabiliyyətli məhsul buraxılışı, əməyə qənaət və s. kimi mühüm problemlərlə üzvü şəkildə əlaqələndirilir. Onu da qeyd etmək ki, iqtisadi mexanizmlərin bir-birilə əlaqələndirilməsi və bir-birini tamamlaması çox vacibdir. Belə əlaqələndirmə, şirkətlərdə qiymətməmələgəlmə mexanizmini rəqabəti çevik əlaqələndirir, eləcə də dəyər qanunu, tələb və təklif qanunlarının tələbləri məhdudlaşdırıla bilər. Bu isə şirkətlər, firmalar üçün əlverişli funksiyalarda ciddi şəkildə nəzərə alınır. Xüsusilə, qiymətlərin səviyyəsi müəyyən ləşən zaman, bir qayda olaraq qeydə alınmış qiymətlər və yaxud dərc edilmiş qiymətlər (preysturant qiymətləri, qiymət haqqında məlumatlar-sorgular, faktiki sövdələşmə qiymətləri, birja kotirovka qiymətləri və s.) və hesablama qiymətləri (avadanlıqlar və s.-yə daşıma sifarişlərinin qiymətləri) formalaşdırılarkən marke-tinq araşdırmalarının nəticələri nəzərə alınır. Planlaşdırma, nəzarət, ixtisaslaşma, kooperasiya, istehsal əlaqələrinin müəyyən edilməsində transfer qiymətlərdən istifadə edilir. İstər kommersiya hesabı və istərsə də transfer qiymətləri vahid, həm də çevik iqtisadi siyasət ilə müəyyənləşir.

Qeyd edildiyi kimi, idarəetmənin iqtisadi mexanizmləri kimi müxtəlif müddətli planlaşdırma, fərqli əmək haqqı sistemi, məhsul vahidinin başa gəlmə xərci (maya dəyəri), mənfəət, gəlir, qiymət, rentabellik, kredit, həvəsləndirmə kimi vasitələrdən geniş istifadə olunur. Bütün bu iqtisadi vasitələr idarəetmə obyektinə ciddi təsir göstərməklə, onun vəziyyətini və perspektiv imkanlarını müəyyənləşdirir. Sözün geniş mənasında, iqtisadi mexanizmlər bu vasitələrlə müəssisənin təsərrüfat fəaliyyətini yüksəltməklə nəticə əldə edilir, obyektə bilavasitə təsir göstərir. Demək olar ki, qeyd

olunan vasitələri tətbiq etmədən iqtisadi baxımdan uzunmüddətli istehsal proseslərini təşkil etmək qeyri mümkündür.

İdarəetmənin iqtisadi mexanizminin başlıca məqsədi birliyi, birgə fəaliyyət üçün münbit şəraitin yaradılmasıdır. Bu mexanizmlər istehsalın (xidmətin) inkişafını təmin edir, məqsədi axıra çatdırmaq üçün işçilərdə və əmək kollektivlərində fəallıq yaradır. Burada maddi həvəsləndirmə sistemi və dəyər vasitələri tətbiq edilir ki, bu da bilavasitə xidmətin səmərəliliyini təmin edir. Ən problem məsələlərdən biri təsərrüfat mexanizmi ünsürlərinin vəhdətliyinin təmin edilməsidir. Vəhdətliyin təmin edilməsi burada prinsipial əhəmiyyət kəsb edir. Onu hətta vəhdətliyin təmin edilməsi prinsipi adlandırmaq olar. Təsərrüfat mexanizminin formalaşması və inkişafında dövlət siyasəti fəal rolə malikdir ki, burada da ən vacib məsələlərdən biri mexanizmlərə bir sistem halında yanaşılmasıdır [89; 43].

İdarəetmənin iqtisadi mexanizmi bir sistem olaraq hər hansı bir istehsal sahəsini, o cümlədən, nəqliyyat sistemini idarə etmək üçün tətbiq olunan və oluna biləcək, həmçinin, alternativliyi özündə əks etdirən konkret iqtisadi formaların, metodların, iqtisadi göstəricilər və tərəflərin mənafelərinin təsərrüfat-hüquqi normalarının, təşkilat və idarə strukturunun məcmusudur. Məhz, nəqliyyat sistemində bu, mexanizmin spesifik idarəçilik (burada iqtisadi vasitələr qiymət, istehsal xərcləri, mənfəət, vergi, kredit, investisiya qoyuluşları, gömrük və s. maliyyə-pul sistemi nəzərdə tutulur) vasitələrinin məqsədli və məqsədyönlü strateji məzmunə malik taktiki həll yollarının hərəkətə gətirilməsi deməkdir.

Yuxarıda qeyd edilənlərdən də göründüyü kimi, idarəetmənin iqtisadi mexanizmləri dedikdə, maliyyə, vergi, investisiya, tarif və s. istiqamətlərdə siyasətin formalaşdırılması və həyata keçirilməsi nəzərdə tutulur. Əslində, bütün bunlar ümumilikdə iqtisadi mexanizmin formalaşmasının bir vasitələridir. Nəzərə alsaq ki, bazar münasibətləri şəraitində digər sahələrdə olduğu kimi, nəqliyyat sistemində də özəl təsərrüfat subyektləri aparıcı mövqeyə sahibdirlər, onda iqtisadi mexanizm vasitələrinin əhəmiyyəti aydın olar. Belə ki, bu vasitələr həm daşıma proseslərinin səmərəliləşdirilməsində, həm də nəqliyyat sektorunda özəl daşıyıcıların sayının artmasında və beləliklə də rəqabət mühitinin sağlamlaşdırılmasında ciddi rol oynaya

bilər. Bu isə, əvvəldə də vurğulandığı kimi, iqtisadi mexanizmə bir sistem olaraq, kompleks yanaşmanı tələb edir. Ona görə ki, bu vasitələrin biri digəri üçün təkanverici, stimullaşdırıcı rola malikdir [42, 48, 113, 161].

Məlumdur ki, nəqliyyat sisteminin əsas məqsədi cəmiyyətin daşıma xidmətlərinə olan tələbatını kəmiyyət və keyfiyyət baxımından tam ödəməkdən və daxili nəqliyyat xidmətləri bazarının beynəlxalq bazara sürətli və səmərəli integrasiyası üçün daha güclü infrastruktur təminatı formalaşdırmaqdan ibarətdir. Eyni zamanda, istehlak məhsullarının qiymətində nəqliyyat xərclərinin azaldılması, iqtisadi cəhətdən əsaslandırılmış əlverişli tariflərin müəyyən edilməsi, nəqliyyat xidmətləri bazarında inhisarçılığın aradan qaldırılması, bu sahədə dövlət tənzimlənməsinin gücləndirilməsi, idarəetmə sisteminin təkmilləşdirilməsi və nəqliyyat müəssisələri arasında ədalətli rəqabət mühitinin yaradılmasına yönəldilmiş struktur islahatların həyata keçirilməsi də dövlətin nəqliyyat siyasətinin başlıca məqsədlərindəndir. Təbii ki, bütün bunların həyata keçirilməsi müasir nəqliyyat sisteminin sosial-iqtisadi mahiyyətindən irəli gəlir və bu istiqamətə yönəldilmiş siyasət nəqliyyat sistemində dövlətin tənzimləyici və idarəedici funksiyaları ilə kommersiya funksiyasının ayrılmasını təmin etməlidir. Başqa sözlə desək, dövlət yaranmış vəziyyətdən asılı ola-raq, həm tənzimləməni həyata keçirən inzibatçı kimi, həm də kommersiya maraqlarına malik bir tərəf kimi çıxış edir. Eyni zamanda, bütün hallarda nəqliyyat müəssisələrinin fəaliyyətinin beynəlxalq standartlara uyğun inkişafını təmin edən idarəetmə metodlarının tətbiqi də vacibdir. Əslində, digər sahələrdə olduğu kimi, nəqliyyat sistemində də müasir idarəetmə metodlarının, müasir idarəetmə təcrübəsinə malik mütəxəssislərin və ən son texnologiyaların kompleks tətbiqinə əsaslanan innovasiya siyasətinin gücləndirilməsi zəruridir [38, 64, 71, 168, 187].

Qeyd olunduğu kimi, nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin, nəqliyyat xidmətlərinin təşkilinin mütəmadi olaraq təkmilləşdirilməsi, müvafiq texnoloji yeniliklərin tətbiqi ilə inkişaf etdirilməsi, yeni-yeni xidmətlərin göstərilməsinin əsas məqsədlərindən biri də ölkə əhalisinin həyat tərzinin yüksəldilməsi, sənayedə geniş təkrar istehsalın təmin edilməsidir ki, bütün bunlar da nəticədə ümumilikdə milli iqtisadiyyatın yüksəlişini dəstəkləməyə xidmət edir. Eyni zamanda, qeyd olunduğu kimi, nəqliyyat sektorunun

inkişafı ilə ümumi iqtisadi tərəqqi arasında qarşılıqlı bağlantı mövcuddur. Ölkənin davamlı və dinamik iqtisadi artım mərhələsinə keçidi sosial-iqtisadi prioritetlərin reallaşdırılması ilə, o cümlədən xidmətlərə tələbatın artması ilə qarşılıqlı şəkildə bağlıdır. Ümumiyyətlə, nəqliyyat sisteminin inkişaf etdirilməsinin bu sistemin özünün sosial-iqtisadi əhəmiyyətindən irəli gələn bir çox məqsədləri vardır. Təbii ki, bu məqsədlər də ilk növbədə əhalinin və istehsal sahələrinin daşınma tələblərinin tam ödənilməsinə və regionlarda, eləcə də bütövlükdə ölkə ərazisində tarazlı inkişafın təmin olunmasına yönəlmişdir. Nəqliyyat sisteminin sosial-iqtisadi mahiyyəti də, məhz bu məqsədlərdən aydın olur.

Aydındır ki, bir xidmət sahəsi kimi, nəqliyyat sektorunun normal fəaliyyəti həyat səviyyəsinin yüksəldilməsi üçün zəruri olduğu kimi, əks əlaqə də mövcuddur. Başqa sözlə desək, ümumilikdə götürdükdə həyat səviyyəsinin aşağı olması da inkişafı ləngidir. Bu baxımdan da, qarşıda duran vəzifələrdən biri də tərəqqi üçün münbit şərait yaratmaqdır. İnhisarçılıq və digər bu kimi amilləri, eyni zamanda da infrastruktur sahələri təkmilləşdirməyə zəmin yaratmış olur. Digər tərəfdən, nəqliyyat sisteminin əsas funksiyalarından biri də idarəetmənin təkmilləşdirilməsidir. Bütün bunlar isə, təbii ki, bazar iqtisadiyyatı şəraitində istehsalın ayrılmaz tərkib hissəsi olan nəqliyyat xidmətlərinin formalaşmasına və dinamikasına təsir edir, eləcə də əhalinin tələbatının ödənilmə dərəcəsində diferensasiya daha da dərinləşir. Nəzərə alsaq ki, idarəetmənin əsas vəzifələrindən biri də sosial sferanın tərəqqisidir, onda nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti də bu məqsədə xidmət etməlidir [63, 49, 92, 114].

Məlumdur ki, iqtisadiyyatın idarə olunması məqsədinin reallaşmasında nəqliyyat sisteminin də üzərinə ciddi öhdəliklər düşür. Eyni zamanda, nəqliyyat sistemi də digər iqtisadi sistemlər kimi, idarəetmə funksiyasından asılı olaraq, özünəməxsus təsnifata malikdir. Nəqliyyat sisteminin səmərəli idarə edilməsində yuxarıda qeyd etdiyimiz amillər mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Hər bir sahədə olduğu kimi nəqliyyat sistemində də idarəetmənin əsasını əldə olunan məlumatlar təmin edir. Burada informasiyanın dəqiqliyi idarəetmənin tərkib hissəsi kimi qəbul edilir. Dəqiq məlumatlar iqtisadi obyektin fəaliyyətini daha ətraflı və ciddi təhlil etməyə imkan yaradır.

Araşdırmalar göstərir ki, digər iqtisadi sistemlərdə olduğu kimi nəqliyyat

sisteminin də özünəməxsus idarəetmə funksiyaları mövcuddur ki, bu da məhz sistemin sosial-iqtisadi mahiyyətindən irəli gəlir. Müasir dövrdə bu funksiyaları mərkəzi icra orqanı kimi, Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar nazirliyi həyata keçirir. Qeyd edilən funksiyaları aşağıdakı kimi sıralamaq mümkündür ki, bütün bunları da ölkədə keyfiyyətli nəqliyyat xidmətlərinin təşkili, daşımalara olan tələbatın tam ödənilməsi və beləliklə də nəqliyyat sektorunda davamlı inkişaf prinsiplərinin təmin olunmasının başlıca amilləri hesab etmək olar [6, 17, 29, 63, 82, 289]:

- nəqliyyat sisteminin inkişafının əsas istiqamətlərinin hazırlanması, müvafiq mütəxəssislərin və aidiyyəti təşkilatların iştirakı ilə müzakirə edilməsi;

- nəqliyyat sahəsində dövlət proqramlarının hazırlanması və yerinə yetirilməsi istiqamətində müvafiq tədbirlərin görülməsi;

- yol-nəqliyyat kompleksinin fəaliyyətini tənzimləyən normativ-hüquqi sənədlərin hazırlanması;

- nəqliyyat sistemində perspektivlərin təhlil olunması ilə müvafiq islahatların həyata keçirilməsi və daha çevik idarəetmə strukturunun formalaşdırılması istiqamətində təklif paketinin hazırlanması;

- nəqliyyat sistemində dövlətin maliyyə-kredit, investisiya, vergi-tarif və sosial siyasətinin formalaşdırılması və həyata keçirilməsi;

- səlahiyyətləri daxilində nəqliyyat növləri arasında sağlam rəqabət mühitinin yaradılması;

- yol-nəqliyyat kompleksinə aid olan müxtəlif sahələrin uzunmüddətli və dinamik tərəqqisi üçün zəruri olan investisiya proqramlarının işlənilib hazırlanması.

Qeyd olunduğu kimi, nəqliyyat sisteminin idarə edilməsində mühüm məsələlərdən biri də daşımaların təhlükəsiz şəkildə yerinə yetirilməsidir. Başqa sözlə desək, həyat fəaliyyətinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi nəqliyyat proseslərinin qarşısında dayanan əsas tələblərdən biridir. Hələ, 2000-ci ilin rəqəmləri əsasında aprılan araşdırmaları göstərir ki, Azərbaycan əhalisinin yarısının (təqribən 52,3%) yaşadığı ərazilərdə havanın çirkləndirilməsi yol verilən normadan 10 dəfəyədək artıqdır. Bütün bunlarla yanaşı, nəzərə alsaq ki, Azərbaycanda avtomobillərin sayı-nın sürətli artımı ilə yanaşı, eyni zamanda yeni yolların çəkilməsi, tikinti-qurucu-luq işlərinin aparılması

və s. səbəblərdən bir sıra yaşıllıqlar məhv edilir, onda bu sahədə problemlərin daha ciddi xarakter aldığı məlum olar. Bunun bir səbəbi də nəqliyyat vasitələrinin sayının artmasıdır. Əgər 16-18 il öncəyə qədər Bakı şəhəri-nin küçələrində gün ərzində 150 minə yaxın avtomobil hərəkət edirdisə, hazırda bu rəqəm 500 mindən də artıqdır. Ona görə də avtomobil nəqliyyatının təsirlə yaranan problemlərin azaldılması müxtəlif ərazilərdə, xüsusilə avtomobil yollarının kənarlarında əlavə yaşıllıqların salınması, avtonəqliyyat vasitələrinə texniki xidmət və təmirin vaxtında və keyfiyyətli aparılması zəruridir [63, 98, 127].

Eyni zamanda, bütün bunlar nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin səmərəliliyini aşağı salır, sistemin idarə edilməsinə daha ciddi yanaşma tələb edir. Bu baxımdan da, iqtisadi mexanizmlərin təkmilləşdirilməsinin bir məqsədi də daşımaların elə təşkil edilməsidir ki, bu zaman mənfi təsirlər minimum olsun. Bu istiqamətdə, xüsusilə istismar qaydalarına və müddətinə əməl edilməsi zəruriliyini qeyd etmək olar. Ona görə ki, nəqliyyatın təsiri ilə yaranan ekoloji problemlərin azaldılması yollarından biri də avtonəqliyyat vasitələrinin uzunmüddətli istismar edilməsidir. Belə ki, əksər Avropa ölkələrində EURO-4 (son vaxtlar isə EURO-5) standartları tətbiq edildiyi halda, Azərbaycanda istismar edilən nəqliyyat vasitələrinin bir qismi heç EURO-2-nin tələblərinə də tam cavab vermir. Ona görə də Azərbaycan daşıyıcıları bir çox Avropa ölkələrinə daxil ola bilmirlər ki, bu da daşımaların səmərəliliyinə ciddi təsir edir. Digər tərəfdən, Avropa ölkələrində bir avtomobilin orta istismar müddəti 9-10 il, Türkiyədə 15-20 il olduğu halda Azərbaycanda bu rəqəm 24-28 ilə bərabərdir ki, bu da sonda öz mənfi nəticələrini verir. Aydınır ki, istismar müddəti artdıqca, yanma mühərriklərinin iş prosesi zəifləyir ki, bu da yanacağı tam yanmamasına və ətraf mühitə daha çox zəhərli qazların buraxılma sına səbəb olur. Eyni zamanda, Azərbaycan beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin qovşağında yerləşir, ona görə də nəqliyyatın təsiri ilə yaranan ekoloji problemlərin qarşısının alınması nəqliyyat sektorunda və ekoloji sahədə həyata keçirilən tədbirlərin prioritet istiqamətini təşkil etməlidir. Hansı ki, bu həm də davamlı inkişaf prinsiplərindən irəli gələn bir zərurətdir [33, 63, 110].

Təbii ki, səmərəliliyə təsir edən halların aradan qaldırılması və ya bu təsirlərlə yaranan zərərlərin azaldılması baxımından müvafiq iqtisadi mexanizmlərdən istifadə

etmək zəruridir. Başqa sözlə desək, belə halların aradan qaldırılması ilə daşımaların səmərəliliyinin təmin olunması həm də idarəetmənin iqtisadi mexanizmlərinin qarşısında dayanan bir vəzifədir. Araşdırmalar göstərir ki, belə halda ən geniş yayılmış iqtisadi mexanizm sığorta fəaliyyətidir. Əvvəlcədən planlaşdırılmayan halların aradan qaldırılması, zərərlərin ödənilməsi vasitəsi kimi çıxış edən sığorta həm də iqtisadi idarəetmə mexanizmi kimi daşımaların səmərəliliyində də ciddi rol oynayır.

Qeyd edildiyi kimi, nəqliyyat sektorunun səmərəli fəaliyyətinin əsas şərtlərindən biri də daşıma xidmətlərinin itkisiz olması və ya itkilərin minimumluğudur. Aydındır ki, əksər daşınma prosesləri müxtəlif səbəblərdən baş verən itkilərlə müşahidə edilir ki, bu da itkilərdən yayınmağı və ya itkilərin həcmi minimumlaşdırmağı zəruri edir. Əvvəlcədən itkilərin hesablanması mümkün olmaması, daşıma xidmətlərinin riskliliyi kimi dəyərləndirilir və burada sığorta münasibətləri önə çıxır. Bu isə o deməkdir ki, daşıma proseslərinin səmərəliliyinin vacib şərtlərindən biri də əvvəlcədən görünməyən, hesablana bilməyən risklərin qarşılanması təmin edən sığorta ilə bağlıdır. Mütəxəssislər sığorta münasibətlərinə bazar iqtisadiyyatı şəraitində bütün sahələrin davamlı və dinamik inkişafının zəruri şərti kimi yanaşmağı tövsiyə edir. O cümlədən, müasir dövrdə sığorta münasibətləri çoxsaylı təhlükə ehtimalları ilə müşahidə edilən daşıma xidmətlərinin və ümumi-milikdə nəqliyyat sektorunun səmərəli fəaliyyətinin, davamlı və dinamik tərəq-qisinin də mühüm tərkib elementi kimi qəbul edilir [59, 139].

Məlumdur ki, hər bir ölkənin nəqliyyat sistemi cəmiyyətin daşımalara olan tələbatını ödəməklə istehsal prosesinin davamçısı və hazır məhsulların istehlakçılara çatdırılması vasitəsi kimi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Başqa sözlə desək nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin kəmiyyət və keyfiyyət səviyyəsi milli iqtisadiyyatın tərəqqisini səciyyələndirən vacib göstəricilərdəndir. Daşıma xidmətlərinin inkişaf dinamikasını əks etdirən göstəricilər sistemi ümumilikdə daşıma proseslərinin çevik və optimal təşkili, sifarişlərin qəbulu və yerinə yetirilməsini təmin edən infrastruktur təminatı və s. ilə bərabər təhlükəsizlik səviyyəsindən də asılıdır.

Ümumiyyətlə, təhlükəsizlik dedikdə daşıma prosesinin bütün iştirakçılarının, nəqliyyat vasitələrinin, infrastruktur təminatın etibarlılığı, eyni zamanda daşıma ob-

yektinin təhlükəsizliyi başa düşülür ki, bu da ümumilikdə nəqliyyatda həyat fəaliyyətinin təhlükəsizliyi adlanır. Qeyd olunduğu kimi, həyat fəaliyyətinin təhlükəsizliyi dedikdə daşıma proseslərinin bütün iştirakçılarının təhlükəsiz fəaliyyətinin təmin edilməsi nəzərdə tutulur. Yəni, daşıma prosesi istər yük göndərən, istər yük alan, istər yük sahibi, istərsə də daşıyıcı subyekt üçün maksimum təhlükəsiz və səmərəli olmalıdır. Bu isə o deməkdir ki, nəqliyyatda həyat fəaliyyətinin təhlükəsizliyi ümumilikdə daşıma prosesinin nəticəsinin səmərəliliyində önəmli rol oynayır. Eyni zamanda, məlumdur ki, istənilən bir proses bircə nəfər üçün həyati təhlükə daşıyarsa, digər göstəricilərin səviyyəsindən asılı olmayaraq, nəticə səmərəli hesab oluna bilməz. Ona görə də nəqliyyat proseslərində təhlükəsizliyə nail olunması bütün dövrlərdə aktual bir məsələdir [36, 39, 52, 114].

BMT-nin hesablamaları da nəqliyyat sisteminin səmərəli idarə edilməsində sığortadan istifadənin zəruri olduğunu göstərir. Belə ki, hesablamara görə rta hesabla, hər il, yalnız avtomobil nəqliyyatında baş verən yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində yaranan fəvqəladə hallarda 300 min insan həlak olur, 8 milyon insan isə müxtəlif dərəcəli xəsarətlər alır. Təkcə 2019-cu ilin məlumatlarına görə, qeyd olunan hadisələr nəticəsində yaranan iqtisadi zərərin miqdarı 500 milyard dollara bərabər olmuşdur ki, bu da əksər ölkələrdə ümummilli məhsulun 2-3% qədər və ya daha çoxdur. Ümumilikdə isə, avtoyol qəzaları dünyada insan ölümünə görə üçüncü yeri tutur və avtomobil nəqliyyatında baş verən fəvqəladə hadisələrə daha tez-tez rast gəlinir. Məsələn, ölkəmizdə hər il 3000-ə yaxın yol-nəqliyyat hadisəsi baş verir ki, bunun da nəticəsində 2 minə qədər insan həlak olur, hadisələrin təsiri ilə minlərlə adam-gün iş vaxtı itkisinə yol verilir. Bütün bunları nəzərə alıqda, hadisələrin iqtisadi itkisinin yüz milyonlarla ölçülə biləcəyini görürük. Ümumilikdə, 1.42 milyona yaxın nəqliyyat vasitəsinin qeydiyyatdan keçdiyi Azərbaycan Respublikasının avtomobil yollarında hər gün, orta hesabla, onlarla yol-nəqliyyat hadisəsi baş verir ki, bu da ciddi maddi və mənəvi itkilərə gətirib çıxarır. Əksər hallarda, bu itkilərin azaldılması və ya aradan qaldırılmasının ən sadə və geniş yayılmış mexanizmi kimi sığorta münasibətlərinin inkişafı qəbul edilir [63, 284].

Bütün bunlarla yanaşı, müşahidələr belə nəticəyə gəlməyə əsas verir ki, bu gün

nəqliyyatda təhlükəsizliyə nail olmaq üçün cavabdeh olan bütün hökumət və qeyri-hökumət orqanlarının qarşılıqlı fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsinə ciddi ehti-yac vardır. Araşdırmalar göstərir ki, bir çox daşıma şirkətləri, eləcə də daşıma xid-mətləri göstərən ayrı-ayrı fiziki və ya hüquqi şəxslər bu istiqamətdə sığorta siste-minin xidmətlərindən geniş istifadə edirlər. Məlumdur ki, sığorta insanların, eləcə də texnikanın gözlənilməz hallardan müdafiə edilməsidir. Daha doğrusu, əvvəlcə-dən görülməyən, proqnozlaşdırılmayan hallarda yaranan itkilərin azaldılması, aradan qaldırılması kimi xidmətlər sığorta sisteminin başlıca vəzifəsidir. Digər tərəfdən göründüyü kimi, nəqliyyat xidmətləri tez-tez müxtəlif hadisələrlə nəticə-lənir. Başqa sözlə desək, xidmətlər zamanı bu və ya digər səbəbdən baş verən hadisələr xidmətlərin səmərəliliyini və keyfiyyətliliyini xeyli azaldır. Ona görə də daşıma xidmətləri zamanı sığorta xidmətlərindən yararlanmaq nəqliyyat xidmətlə-rinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi amillərindən biri kimi qəbul edilə bilər. Belə ki, yuxarıda qeyd edildiyi kimi, hər gün nəqliyyatın müxtəlif növlərində, eləcə də dünyanın müxtəlif ərazilərində bu və ya digər səbəbdən yüzlərlə nəqliyyat hadisələri baş verir ki, bunun nəticəsində xeyli sayda insan tələfatı, iş vaxtı itkisi və digər itkilər yaranır. Ona görə də bu itkilərin azaldılması, daşıyıcıların bu istiqamətdə məsuliyyətinin daha da artırılması üçün sığorta sisteminin inkişafı zəruridir. Bu baxımdan da, sığorta xidmətlərindən istifadə edərək daşımaların keyfiyyətinin yüksəldilməsi, daha doğrusu sığorta xidmətlərini daşımaların keyfiyyətinin yüksəldilməsinin stimullaşdırıcı amilinə çevirmək üçün daşıma tarifləri və sığorta haqlarının sifarişçi və ya sərnəşinlərə dəqiq izah edilməsi, sığorta xidmətlərinin nəyi nəzərdə tutduğu, yəni hansı xidmətləri əhatə etdiyinin aydın göstərilməsi, sığorta xidmətlərinin reallığa çevrilməsini təsbit edən güclü və zəngin normativ-hüquqi bazanın formalaşdırılması, cəmiyyətin sığorta xidmətləri haqqında daha geniş maarifləndirilməsi, sığorta xidmətlərinin yalnız insan həyatı, texnika və ya daşınılan yükə deyil, həm də hadisə zamanı itirilən məhsuldar vaxtın ödənilməsinə tətbiqi və s. kimi məsələlərə ciddi fikir verilməsi məqsədəuyğun olardı [17, 45, 63, 98, 133] .

Araşdırmalardan belə nəticəyə gəlinir ki, yeni və səmərəli xidmət göstərə bilən nəqliyyat sisteminin zəruri şərtlərindən biri də sığorta münasibətlərinin inkişafı,

daşıma sifarişlərinin qəbulunda və icrasında ETT nailiyyətlərinin tətbiqi, daşımaların rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi və s. kimi məsələlərdir. Eyni zamanda, bazar münasibətlərinin zəruri tələblərindən olan bazarın öyrənilməsi xidmətlərin sifarişçinin zövq və tələbatına uyğun təşkili baxımından olduqca mü-hüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu isə, yalnız geniş əhatəli, ardıcıl və dəqiq marketinq araşdırmaları ilə mümkündür. Ona görə də, bütün qeyd edilən məsələlərə kompleks şəkildə yanaşılması, marketinq araşdırmaları ilə zövq və tələbat dəyişikliklərinin qiymətləndirilməsi və daşıma xidmətlərinin də, məhz bu dəyişikliklərə uyğun təşkili məqsədəuyğun olardı.

İnkişafın mühüm tərkib hissəsi olan nəqliyyat, müasir qloballaşan cəmiyyətin inkişafının da vacib bir hissəsi və lokomotivi hesab edilir. Dünya ölkələrinin qabaqcıl təcrübəsi göstərir ki, dinamik və davamlı iqtisadi inkişafın təmin olunması nəqliyyat metodlarının düzgün seçilməsindən və daşıma xidmətlərinin səmərəli təşkilindən çox asılıdır. Sənayenin və cəmiyyətin daşıma sifarişlərini yerinə yetirən infrastruktur sahə olaraq iqtisad elmində nəqliyyata dair tədqiqatların aparılması ilə müvafiq bazarın araşdırılması zəruridir. Bu da ondan irəli gəlir ki, sənaye və cəmiyyətin tələbatında baş verən dəyişiklikləri, insanların zövq dəyişikliklərini, ümumilikdə xidmətlər bazarında baş verən prosesləri, yalnız marketinq tədqiqatlarının metodları ilə müəyyənləşdirmək mümkündür [63, 45, 103, 123].

Müşahidə və təcrübə belə nəticəyə gəlməyə əsas verir ki, marketinq araşdırmaları müxtəlif istehsal və xidmət sahələrində əldə edilən uğurlu nəticənin zəruri şərtlərindən biri kimi çıxış edir. Bunu nəzərə alaraq, daşıma xidmətlərinin təşkilində də hədəflənən nəticəyə nail olunması, daşıma prosesinin səmərəli təşkil edilməsi xüsusi marketinq tədqiqatlarının aparılmasını zəruri edir. Xüsusilə, özəl sektora aid təsərrüfat subyektlərinin aparıcı rol aldığı bazar münasibətləri şərai-tində bu daha vacibdir.

İqtisadi nəzəriyyədən də məlum olduğu kimi, marketinq tədqiqatlarının başlıca vəzifəsi beynəlxalq və yerli bazarın öyrənilməsi, bazarda rəqiblərin üstün və zəif cəhətlərinin aşkar edilməsidir. Məhz, bu baxımdan da beynəlxalq və yerli daşıma xidmətləri bazarının öyrənilməsinə, yeniliklərin çevik tətbiqinə daşıma potensialından səmərəli istifadənin və bu sahədə optimal idarəetmənin zəruri şərti kimi yanaşılmalıdır. Marketinq tədqiqatının bir sıra özəllikləri vardır ki, onlardan da biri istehsalçıdan

(nəqliyyat xidmətlərini təklif edənlər) daha çox istehlakçıya (nəqliyyat xidmətləri tələb edənləri) üstünlük verilməsidir. Marketing zamanı əsasən istehlakçı tələbləri, fikirləri öyrənilir ki, burada da başlıca məqsəd istehsal və ya xidmətin uğurlu nəticəsini təmin etməkdir. Daha konkret ifadə etsək, istehlakçı istəyini, tələbini ödəyən xidmətlərin təşkilinə nail olmaq müasir marketingin əsasını təşkil edir. Reklam etmək, tanıtmmaq, təzə müştərilər (sifarişlər) cəlb etmək, stimullaşdırıcı təkliflər vermək və nəhayət müştəri məmnunluğuna nail olmaq istənilən sahədə marketing araşdırmalarının başlıca məqsədlərinə aiddir [29,s.147-168; 97, 114, 118].

Qeyd edilənlərdən belə nəticəyə gəlmək olar ki, marketing araşdırmalarının əsas prinsiplərindən biri də bazara təsir etməkdir. Ona görə ki, marketing təkcə istehlakçı tələblərini öyrənib araşdırmır, o həm də müvafiq bazarı hərtərəfli şəkildə araşdırır, tələbin formalaşması mərhələlərini və satışın stimullaşdırılması imkanlarını üzə çıxarır, bu istiqamətdə təkliflər paketi hazırlayır. Daşınan yük həcmnin və dövriyyəsinin artırılması, daşıma xidmətlərinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi və rentabelli fəaliyyətə nail olunması da marketing araşdırmalarının əsas hədəflərinə aiddir. Müşahidələr belə deməyə əsas verir ki, daşıma xidmətləri bazarında marketing tədqiqatının əsas hədəflərindən biri də iki və çoxtərəfli səmərəli münasibətlərin formalaşdırılması, daşıma xidmətləri bazarının inkişafı və bazarda keyfiyyətli xidmətlərin təmin edilməsidir [63, 110].

Marketing araşdırmalarının üstünlüyü ondan ibarətdir ki, bu araşdırmalar daşıma vasitələrindən daha səmərəli istifadə üçün imkan yaradır, boş gedişlərin aradan qaldırılması, nəqliyyat vasitələrinin yükləmə qabiliyyətindən istifadə əmsalının yüksəldilməsinə dəstək verir. Bazarın tədqiqi daşımaların optimal təşkilində, daşıma metod və vasitələrinin seçimində, xüsusilə vacibdir. Müxtəlif regionlarda, Azərbaycan ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizləri böyünca marketing araşdırma mərkəzlərinin yaradılması, daşıma sifarişlərinin bu mərkəzlərdə cəmləşdirilməsi və bunun əsasında daşımaların daha səmərəli təşkili, daşıma xərclərinin aşağı salınması mümkün hesab edilir. Paralel olaraq, sərnişin daşıma sahəsində tətbiq edilən statistik müşahidə, xronometraj və s. metodların da tətbiqi zəruri hesab olunur. Həm bu metodların tətbiqi, həm də marketing vasitəsilə bazarın öyrənilməsi, istehlakçının

(sərnişin və ya sifarişçi) tələbatının təhlili əldə edilən nəticələrin daha uğurlu olmasına kömək edə bilər. Bütün bunlar, həm də müxtəlif istiqamətlər üzrə marşrut seçimlərində də avtobusların tutum və sayının sərnişin axınına uyğunlaşdırılması baxımından əhəmiyyətlidir [29, 45, 63, 97].

Müasir dövrdə ümumilikdə milli təsərrüfatların, eləcə də təsərrüfatın müxtəlif sahələrinin qlobal iqtisadi məkana integrasiyası sürətli və qaçılmaz bir hal almışdır. Zaman keçdikcə integrativ proseslərin daha da sürətlənməsi dünyanı vahid iqtisadi orqanizmə çevirməkdədir. Bütün bunların nəticəsində isə qlobal mühitdə baş verən proseslərin milli təsərrüfatlara daha ciddi təsirləri müşahidə olunur. Xüsusilə, bu halda rəqabət mübarizəsi daha da çətinləşir, bazarda rəqabətə davam gətirməyən, rəqabət qabiliyyətli olmayan subyektlər elə mübarizənin ilk mərhələsində də bazardan çıxmalı olur. Bütün bunlar isə ayrı-ayrı dövlətlərin milli iqtisadiyyatları səviyyəsində rəqabət mübarizəsi, rəqabət mühiti, rəqabət qabiliyyətlilik kimi məsələlərə daha ciddi yanaşmasını tələb edir.

Digər tərəfdən, aydındır ki, müasir dövrdə rəqabət və rəqabət qabiliyyəti kimi anlayışların izah edilməsi, rəqabət qabiliyyətliliyin təmin edilməsi kimi istiqamətlər də araşdırmaların aparılması, iqtisadi proseslərin mühüm tərkib hissəsi olan, istehsal prosesinin başlanmasında və müvəffəqiyyətlə bitməsində aparıcı rol oynayan nəqliyyat sistemində rəqabət qabiliyyətliliyin təmin edilməsi xüsusi əhəmiyyətə malikdir [63, 65, 116].

Müasir dövrdə milli iqtisadiyyatın rəqabət qabiliyyətliliyinin formalaşması və inkişafında nəqliyyat sistemi həlledici rola malikdir. Ona görə də sistemin özünün rəqabətə davamlı olması zəruridir. Bunun üçün də nəqliyyat sisteminin minimum zaman kəsiyində yeniliklərə uyğunlaşması, maksimum manevr etmə imkanına malik olması, çeşidli və çevik daşıma imkanlarının formalaşdırılması zəruridir. Aydındır ki, nəqliyyat sistemi xammal və işçi qüvvəsini müəssisəyə, hazır məhsulu isə bazara çıxaran vasitə kimi ölkədə istehsalın inkişafında önəmli rol oynamaqla yanaşı, sosial infrastrukturun da mühüm tərkib hissəsi kimi şıxış edir. İnsanların hərəkətliliyini təmin edir, cəmiyyətin istirahət və digər ehtiyaclarının ödənilməsində, ərazi bütövlüyünün və təhlükəsizliyin təmin olunmasında həlledici rola malikdir. Bütün bunlarla yanaşı,

nəqliyyat sistemi milli iqtisadiyyatların dünya təsərrüfatına inteqrasiya etməsində, əmtəələrin və insanların beynəlxalq hərəkətliliyində zəruri vasitələrdən biri kimi də xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Əslində isə, bütün bunlar qarşılıqlı təsirə malikdir. Daha konkret desək, ölkə inkişaf etdikcə, nəqliyyat xidmətlərinin həcmi və dövriyyəsi artır, öz növbəsində çevik və təhlükəsiz nəqliyyat əlaqələri də milli təsərrüfatların inkişafına və qlobal iqtisadiyyata səmərəli inteqrasiyasına təkan verir. Yəni, nəqliyyat sistemi və xidmətləri milli təsərrüfatda cərəyan edən iqtisadi proseslərlə yanaşı, beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin də mühüm tərkib hissəsidir. Bu isə o deməkdir ki, nəqliyyat sisteminin, daşıma xidmətlərinin özünün rəqabətə davamlılığı, rəqabət qabiliyyətli olması xüsusi əhəmiyyət kəsb edir və ümumilikdə milli iqtisadiyyatın, iqtisadi proseslərin rəqabət qabiliyyətliliyi üçün çox vacibdir.

Qeyd edildiyi kimi, müasir bazar münasibətləri şəraitində nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyətliliyinin təmin edilməsi aktual məsələlərdəndir. Bu baxımdan ilk növbədə nəqliyyat sistemində inhisar və rəqabət sektorlarının müəyyən-ləşdirilməsi zəruridir. Mövcud durumda, rəqabət setoruna yük və şərnişinlərin daşınması xidmətləri, yük və şərnişin daşıma xidmətlərinin təşkili aid edilə bilər. İnhisar setoruna isə, nəqliyyatın infrastrukturunu, infrastrukturun tərəfindən göstərilən xidmətlər, o cümlədən nəqliyyat vasitəsinin hərəkətinin idarə olunmasının təmin edən texniki və informasiya sistemləri aid edilir [26, 146, 229].

Qeyd olunan sahədə rəqabət qabiliyyətliliyə təsir göstərən digər mühüm amil əsas fondların köhnəlməsi, texniki və texnoloji təchizatın vəziyyəti, Elmi Texniki Tərəqqinin nailiyyətlərinin operativ tətbiqinə nail olunmaması ilə əlaqədardır. Bununla belə, idarəetmənin çevikliyi, düzgün hədəf seçimi, hədəfə doğru aparan təkmil strategiyanın olması, istehlakçı və bazar tələbləri haqqında mütəmadi dolğun informasiyanın əldə edilməsi və stimullaşdırıcı-tənzimləyici iş rejiminin təmin edilməsi də rəqabət qabiliyyətliliyə müsbət təsir göstərən amillərdəndir. Daşıma xidmətlərinin rəqabətə davamlılığında daha bir önəmli amil isə ekspeditor fəaliyyəti ilə bağlıdır. Təcrübə göstərir ki, ekspeditor fəaliyyətinin təşkili və ekspeditorların peşə hazırlığı səviyyəsi xidmətlərin rəqabət qabiliyyətliliyində ciddi təsir imkanına

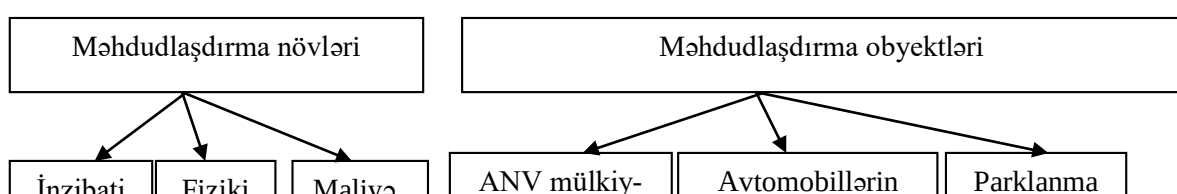
malikdir.

Beləliklə, təsir edən amillərdən asılı olmayaraq, hər bir sahədə, o cümlədən nəqliyyat sistemində rəqabət qabiliyyətliliyin təmin edilməsi müasir dövrdə uzunmüddətli və fasiləsiz fəaliyyətin zəruri şərtidir. Müxtəlif alimlərin fikirlərini ümumiləşdirərək belə bir nəticəyə gəlirik ki, rəqabət dinamik və çevik dəyişən bir prosesdir. Ona görə də rəqabət qabiliyyəti dedikdə də, məhz bu dəyişikliklərə çevik uyğunlaşmaq bacarığı, yüksək manevr etmə qabiliyyəti, müasir və modern təşkilatçılıq başa düşülür. Nəqliyyat xidmətləri göstərən təsərrüfat subyektlərinin də bu xüsusiyyətləri özlərində cəmləşdirməsi çox vacibdir.

Beynəlxalq təcrübədə nəqliyyat sisteminin idarə edilməsinin geniş tətbiq edilən mexanizmlərindən biri də məhdudlaşdırmalardır. Hansı ki, bu məhdudlaşdırma yalnız inzibati metod kimi deyil, müəyyən idtisadi dividendlər də vəd etməklə iqtisadi mexanizm kimi də özünü doğruldur. Daha çox tətbiq edilən məhdudlaşdırmaları sxematik olaraq aşağıdakı kimi təsnifləşdirə bilərik (Sxem 2.2.1).

İlk növbədə, avtonəqliyyat vasitələrinin müəyyən ərazilərdə parklanması və girişinin inzibati üsulla məhdudlaşdırılması, eləcə də bunlar üçün müəyyən ödənişin tələb olunması tədbiri qəbul edilə bilər. İnkişaf etmiş ölkələrdə oxşar təcrübələrə tez-tez rast gəlinir və əksər hallarda məhdudlaşdırmalar daha geniş çeşiddədir. Məsələn, London şəhərinin mərkəzinə girişin ödənişli olması məhdudlaşdırılan ərazilərdə nəqliyyatın hərəkət intensivliyini 20%-ə aşağı salmış və hərəkət sürətinin 14% artımına imkan yaratmışdır.

Təcrübə göstərir ki, belə məhdudiyyətlərin tətbiqi həm əlavə maliyyə gətirir, həm də nəqliyyat vasitələrinin küçə və ərazilər üzrə proporsional paylanmasına kömək edir ki, bu da əksər hallarda tıxacların mənfi təsirlərinin azalmasına gətirib çıxarır. Avtonəqliyyat vasitələrinin hərəkətinə məhdudlaşdırma tədbirlərinin tətbiqi əlavə tədbirlərin də qəbulunu zəruri edir. Hansı ki, buraya ictimai nəqliyyatın işinin təkmilləşdirilməsi, yol təsərrüfatının müxtəlif kateqoriyalı istifadəçilər arasında yenidən bölüşdürülməsi, torpaqdan istifadə və şəhərsalma sahəsində siyasətin təkmilləşdirilməsi və s. daxildir.



Sxem 2.2.1. Avtonəqliyyat vasitələrinin (ANV) hərəkətinin məhdudlaşdırılması yolları

Mənbə: Araşdırmalar əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır

Təbii ki, qeyd edilənlərin biri və bir neçəsini qəbul etməklə küçə-yol şəbəkəsinin yüklənmə problemini həll etmək mümkün deyildir. Ona görə də aşağıda qeyd edilən istiqamətlərdə kompleks tədbirlərin həyata keçirilməsi zəruridir;

- Şəhərsalmanın planlaşdırılmasının təkmilləşdirilməsi və şəhərsalma siyasətinin effektivliyinin yüksəldilməsi;

- Yol infrastrukturunun tikintisi və yenidən qurulmasının, təmirinin yaxşılaşdırılması;

- Yük avtomobilləri ilə daşımaların təşkili və logistikanın təkmilləşdirilməsi;

- İctimai sərnişin nəqliyyatının fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi;

- Yol-hərəkətinin təşkilinin təkmilləşdirilməsi;

- Parklanma tədbirlərinin (siyasətinin) təkmilləşdirilməsi;

- Avtonəqliyyat vasitələrinin hərəkətinə məhdudiyyətlərin tətbiqi.

Bu istiqamətlərdə koordinasiya olunmuş fəaliyyətin təşkili üçün vahid şəhər-nəqliyyat planının işlənilib hazırlanması tələb olunur. Planın hazırlanması və həyata keçirilməsində isə müxtəlif dövlət, özəl, bələdiyyə və s. qurumların birgə fəaliyyət göstərməsi zəruridir. Xarici təcrübə göstərir ki, qarşılıqlı və koordinasiya olunmuş fəaliyyət üçün normativ-hüquqi əsas olmalı, qanunvericilik səviyyəsində bu məsələlər əlaqələndirilməlidir. Qanunvericilik sənədləri yerli qurumların səlahiyyətləri müəyyən edilməli, xüsusilə bu qurumların xüsusi ərazilərdə hərəkətin məhdudlaşdırılması, seçilmiş ərazilərə giriş xidmətinin, şəhərsalma sahəsində investisiya və infrastruktur layihələrin nəqliyyat xidmətlərinin təşkili baxımından ekspertizası istiqamətlərində səlahiyyətlər müəyyənləşdirilməlidir. Bunun üçün qanunvericilik sənədlərində nəqliyyat planlarının strukturu və ümumi mahiyyəti, ekspertizanın keçirilməsi yeri və ərazisi, şəhərsalma zonaları və ərazi planlaşdırılması və s. məsələlər üzrə ölkə və yerli qurumlar səviyyəsində səlahiyyət və tədbirlər dəqiq təsbit edilməlidir. Eyni zamanda, bunun üçün vahid metodoloji təminatın formalaşdırılması da zəruridir.

Ümumiyyətlə, müasir dövrdə böyük ölkələrdə nəqliyyatın planlaşdırılmasında 3 əsas xüsusiyyət özünü göstərir ki, bunlarda Avropa İttifaqının 11 yanvar 2004-cü ildə yaşayış mühitinə dair qəbul etdiyi kommünikedə də əks olunmuşdur. Burada nəqliyyatın idarə edilməsi sahəsində fəaliyyət göstərən milli qurumların yerli və regional nəqliyyat planlaşdırılmasında hüquqi, təşkilati və metodoloji əsasların işlənməsinə dair səlahiyyətləri verilmişdir [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**63, 106].

Beləliklə, nəqliyyat sisteminin idarə edilməsinin maliyyə, rəqabət, investisiya, sığorta, vergi, marketinq və s. iqtisadi mexanizmlərini nəzərdən keçirərək, bu nəticəyə gəlirik ki, bazar münasibətləri şəraitində iqtisadi mexanizm hər bir sahənin səmərəli idarə edilməsində lokomotiv rolunu oynayır. Ona görə də, ölkəmizdə formalaşdırılmaqda olan yeni nəqliyyat sisteminin səmərəli idarə olunması, nəqliyyat xidmətlərindən əldə edilən gəlirlərin artırılması, eləcə də sahədə əlverişli fəaliyyət mühitinin formalaşdırılması məqsədilə iqtisadi mexanizmlərdən geniş istifadə zəruridir.

2.3. Nəqliyyat sisteminin formalaşması və idarə edilməsinə beynəlxalq təcrübənin təsiri

Beynəlxalq təsərrüfat əlaqələrinin inkişafında, milli təsərrüfatlar arasında qarşılıqlı əlaqələrin formalaşmasında beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri aparıcı möv-qeyə malikdir. Ayrı-ayrı milli nəqliyyat sistemlərinin formalaşması da, məhz qabaqcıl beynəlxalq təcrübə əsasında təmin edilir. Əslində isə, milli nəqliyyat sistemlərinin formalaşması onun sərnəşin nəqliyyatı, yük nəqliyyatı kimi tərkib hissələri əsasında baş verir. Bu baxımdan da, müasir nəqliyyat xidmətlərinin, təkmilləşdirilməsi zəruri olan, mühüm tərkib hissələrindən biri də sərnəşin daşın-malarıdır. Xüsusilə, iri şəhərlərdə bu problem bütün dünyanı narahat etməkdədir.

Belə ki, BMT-nin hesablamalarına görə dünya əhalisinin yarısı şəhərlərdə yaşayır, eləcə də 2030-cu ilə qədər bu göstəricinin ümumi əhali sayında 60%-dən də çox olacağı proqnozlaşdırılır. Eyni zamanda, bu hesabatlarda göstərilir ki, 2025-ci ilə qədər dünyada əhalisi 10 milyon nəfərdən çox olan 37 ədəd şəhər olacaqdır ki, bunların da 23-ü Asiyanın payına düşəcəkdir. Bütün bunlar, eləcə də dünyada baş verən qlobal iştiləşmə, səhrələşmə, atmosfer havasının kəskin çirklənməsi və s. kimi məsələlər elektrik avtobusları, tramvay, trolleybus və metrobus kimi elektrik nəqliyyatından istifadənin genişləndirilməsini zəruri və qaçılmaz edir. Bu halda belə bir sual yaranır ki, elektrik nəqliyyatından istifadə nə kimi yeniliklər vəd edir? [63, 169, 178, 295]

Ümumiyyətlə, araşdırmalar göstərir ki, şəhər ictimai nəqliyyat sistemində elektrik nəqliyyatı ilk dəfə 1879-cu ildə Berlində şəhəratrafi elektrik dəmir yolu-nun istifadəyə verilməsi ilə tətbiq edilmiş, 1881-ci ildə isə tramvay və trolleybus-ların istismara verilməsi ilə davam etmişdir. Mütəxəssislərin qiymətləndirmə-lərinə görə dünya enerji istehlakının 20-25%-i, ətraf mühitə atılan CO₂ qazının isə 35-40%-i nəqliyyat sisteminin payına düşür. Elektrik nəqliyyatı isə daha səmərəli daşımalar təklif edir. Eyni zamanda, elektrik nəqliyyatı vasitələri sərnəşinlər üçün daha rahatdır, xidmət üzrə zaman və xərc sərfiyyatını azaldır. Məhz, bu səbəbdəndir ki, elektrik nəqliyyatına,

xüsusilə elektrik mühərriki ilə işləyən avtobuslara yaşıl nəqliyyat sisteminin ən mühüm tərkib hissələrindən biri və ən perspektivli istiqaməti kimi yanaşılır. Beynəlxalq təcrübə göstərir ki, müasir dünyada sürətlə inkişaf edən və dünya üzrə ən güclü ikinci iqtisadiyyata sahib olan Çin avtobuslar üçün elektrik batareyalarının hazırlanmasında da dünya lideridir. ÇXR-nın Şenzen şəhərində dünyanın ən böyük elektrik avtobusu və taksi parkı yerləşir, hansı ki, ölkədə 2025-ci ilə qədər elektrik avtobuslarının sayının 16000 minə çatdırılacağı planlaşdırılır. Dünyanın ən iri elektrik avtobusu istehsalçısı olan BYD (Build Your Dreams) kompaniyası da, məhz bu şəhərdə fəaliyyət göstərir. İlk dövrlərdə, bu avtomobillərin tətbiqində müəyyən tərəddüdlər mövcud idi. Belə ki, ekstremal hava şəraitində mühərriklərin doldurulması çətinliyi ehtimal edilirdi. Bununla əlaqədar isə, xüsusilə ABŞ və Çin mütəxəssisləri müvafiq araşdırmalar apararaq, mühərrikin hətta ən kəskin hava şəraitində də akkumulyator vasitəsilə 8-20 dəqiqəyə doldurulmasının mümkün olduğunu sübut etdilər. Nəhayət, 2013-cü ildə isə kompaniyanın təklif etdiyi nəqliyyat vasitələri Avropa İttifaqının (Aİ) sınağından uğurla keçərək müvafiq sertifikat almışdır. Bununla da, elektrik avtobuslarının bütün Aİ üzvlərində satışı və istifadəsinə yaşıl işıq yandırılmışdır. Müasir dövrdə isə, kompaniya artıq xarici bazarlara çıxmağa başlayıb. Amerikanın məşhur konsaltinq firması olan Paykın hesablamalarına görə 2012-2025-ci ildə dünyada elektrik avtobuslarından istifadə illik 26,4% artacaqdır. Eyni zamanda, 2018-ci ildən sonra Asiya-Sakit okean regionunda illik satış 15000-dən çox olacaqdır. Şərqi Avropa və Latın Amerikasında da satış həcmi sürətlə artacaq, Qərbi Avropada isə təqribən 20% ətrafında davamlı artım olacaqdır. Onu da qeyd edək ki, mütəxəssislərin hesablamalarına görə 200 km-i aşmayan marşrutlarda elektrobatareya-lardan istifadə mümkün və daha səmərəlidir. Bütün bunlar dünya nəqliyyat infrastrukturunun mühüm innovativ yenilikləri kimi “ağıllı şəhər”, “intellektual idarəetmə” layihələrinin mühüm tərkib hissəsidir. Göstərilən texnologiyalar üzrə dünyada istehsalın 2020-ci illərdə 20,2 milyard dollara çatacağı proqnozlaşdırılır. O cümlədən, elektrik nəqliyyatı sisteminin mühüm tərkib hissəsi olan trolleybuslar müasir dünyanın 370-dən çox iri və xırda şəhərlərində işləyir. Eyni zamanda, bütün Avropada trolleybus daşımaları ictimai nəqliyyat sisteminin aparıcı üzvünə çevrilməkdədir [26,s.67-94; 35, 221].

Qeyd olunduğu kimi, dünyada nəqliyyat sisteminin sənişin daşıma və yük daşıma kimi yarım sistemləri mövcuddur. Hansı ki, bunların hər biri üzrə daha çox inkişaf etmiş ölkələr, qabaqcıl təcrübələr mövcuddur. Tədqiqatlar göstərir ki, bütün dünyada sənişin daşıma sahəsində aparıcı mövqe, tədricən elektrik nəqliyyatına keçir. Xüsusilə, meqapolislərdə elektrikle işləyən rels nəqliyyatı üstünlük təşkil edir. Bu sahədə bütün dünyanın diqqətini cəlb edən və ədəbiyyatlarda “LUAS” ictimai nəqliyyat sistemi kimi adlandırılan təcrübə mövcuddur [260, 274, 294].

“Luas” İrland dilində sürət deməkdir və LUAS İrlandiyanın paytaxtı Dublində yüngül relsli ictimai nəqliyyat sistemidir. 2019-cü ildə sistem vasitəsilə 36,4 milyon sənişin daşınmışdır. Hal-hazırda sistem iki kəsişməyən yaşıl və qırmızı xətdən ibarətdir. Yaşıl xətt 2004-cü ilin iyun tarixində, qırmızı xətt isə 2004-cü ilin 26 sentyabr tarixində istismara verilmişdir. 2019-cu ilin yanvar ayına olan məlumata görə 62 stansiyadan ibarət olan sistem 41,5 km təşkil edir [294, 296].

2013-cü ildən isə əsas məqsədi sənişin daşınmasının təkmilləşdirilməsi və Yaşıl xəttin davamı kimi Qırmızı xəttə keçidin təmin edilməsi olan LCC (Luas Cross City) layihəsi işə başlamışdır. Layihənin başlıca məqsədi, sənişinlərin bir xətdən digərinə keçidinə şərait yaratmaqdır. Layihə üzrə tikinti işlərinə 2013-cü ilin iyun ayında başlanılmışdır və 2017-ci ilin ikinci yarısında tamamlanmışdır. 6 km uzunluğunda tikilməkdə olan xəttin üzərində, 8 ədədi şəhər mərkəzində olmaqla, 13 yeni dayanacaq məntəqəsinin yerləşdirilməsi nəzərdə tutulur. Yeni xətt böyünca hərəkət müddəti 21 dəqiqə olacaqdır. Şimal istiqamət dəmir yolu stansiyası ilə tamamlanacaq, Broombridge firmasının təşkilatçılığı ilə xətdən-xətdə keçidə imkan verən nəqliyyat qovşağı yaradılacaqdır. Bu sistemin köməyi ilə illik sənişin dövriyyəsinin 10 milyon nəfər artacağı proqnozlaşdırılır [240, 296, 300].

Dəyəri 368 milyon evro olan bu layihə müasir dövrdə İrlandiyada və dünyada sənişin daşıma sahəsində həyata keçirilən ən iri investisiya layihəsidir. Xətt üzrə 40 metrlik Alstom Citadis tramvayları istismar olunur ki, bunların da orta sürəti 70 km/saat təşkil edir. Ümumilikdə, gündəlik daşıma həcmi 90000 nəfərdən çox olan LUAS dünya üzrə məşhur sənişindəşıma sistemlərindən biridir. Sistem üzrə 2007-ci ildə 60 metrlik vaqonlardan ibarət daha iki komplekt formalaşdırılıb. Hal-hazırda 40

metrlik vaqonlar istismar edilir ki, bu da 358 sərnişin, o cümlədən iki əlil arabası tutumuna malikdir [296].

Bütün dünyanın diqqətini cəlb edən nəqliyyat sistemlərindən biri də “Hyperloop Technologies” kompaniyasının dəstəyi ilə formalaşdırılması nəzərdə tutulan və *Elon Mask* adlı mühəndis tərəfindən irəli sürülən sürətli nəqliyyat sistemidir. Əslində bu sistem sürətli sərnişin daşımaları sahəsində bir sınaq testidir, eyni zamanda şəhərlərarası və beynəlxalq daşımaları nəzərdə tutur. 2016-cı ildə başlanmış bu layihə ABŞ-ın Nevada ştatının Las-Veqas şəhərində 200 min km²-i əhatə edəcəkdir. Layihə təklifi, təxminən iki il əvvəl Elon Mask tərəfindən Hyperloop şirkətinə təqdim edilmiş və iki müstəqil şirkət Maskın ideyalarından ruhlanaraq sürətli nəqliyyat sisteminin tikintisinə başlamışdır [196, 203, 233, 281, 300].

Bu yaxınlarda Space X şirkəti bildirib ki, layihə üçün test poliqonu tikilir. Burada xüsusi kapsulların sürətli gedişi sınaqdan keçiriləcək və yüksək aerodi-namik dizayna malik nəqliyyat vasitəsi hazırlancaqdır. Elon Maskın adı ilə bağlı olan bu işləri Tesla avtomobilləri və Space X kosmik şirkəti həyata keçirəcəkdir. Bu layihələrdən biri də yüksək sürətli Hyperloop qatarlarının yaradılmasıdır. Yüksək sürətli sərnişin daşıma qatarlarının yaradılmasını nəzərdə tutan bu layihədə qatarların hərəkət sürəti 1200 km/saatdan çoxdur və bir neçə dəqiqəyə uzaq məsa-fələrə daşımaları təmin edəcəkdir. Elon Maskın sözlərinə görə, Hyperloop layihə-sinin daha ciddi şəkildə inkişaf etdirilməsi planlaşdırılır. Bunun üçün müvafiq sınaqların keçirilməsi məqsədilə 8 kilometrlik tunelin tikintisi də nəzərdə tutulur [203, 233, 294, 300].

Hyperloop bu ideyaları gerçəkləşdirməklə yalnız nəqliyyat texnologiyaları sahəsində deyil, eyni zamanda biznes sahəsində də inqilab etmiş olacaqdır. Yalnız nəqliyyat sahəsində deyil, biznes fəaliyyətində də ciddi dəyişikliklər əldə ediləcək-dir. Bütün dünyada böyük maraqla qarşılanmış bu ideya mühüm innovativ yanaş-ma kimi dəyərləndirilir və bu layihənin reallaşması ilə vakuum tunellərdən istifadə etməklə bir neşə dəqiqə ərzində Los-Ancelosdan San-Fransiskoya getmək müm kün olacaqdır. Mask, eyni zamanda elektrik mühərrikləri ilə çalışan avtomobillər də təklif edir ki, bunun da Tesla kompaniyası vasitəsilə reallaşdırılması nəzərdə tutulur. Bu məqsədlə Mask elektrik mühərrikləri üçün tezdolduran stansiyalar yaratmaq istəyir. Bu layihənin

başlıca məqsədi Los-Ancelosdan Nyu-Yorka, yəni sərhəddən-sərhəddə benzin istifadə etmədən fasiləsiz daşımaları təmin etməkdir. Avtomobil elektro mühərriklərinin 3-5 dəqiqə ərzində tam doldurulmasına zəmanət verən hər bir stansiyanın yaradılması, təqribən 300 min dollara başa gəlir. Belə stansiyaların Kolorado, İllinoys, Texas, Oreqon, Vankuver, Kanada və s. ərazilərdə quraşdırılması nəzərdə tutulur. Ümumilikdə, avtomobil elektro mühərriklərinin 2-5 dəqiqəyə ödənişsiz doldurulmasını təmin edən 100 stansiyanın yaradılması planlaşdırılır. Tesla kompaniyası yalnız nəqliyyat vasitələrini təkmilləşdirmir, həm də yaradılan stansiyalarda avtomobillərə xidmət üçün robot da hazırlayır. Robot elektrik mühərriklərini doldurma stansiyalarında akkumulyatorların doldurulmasına məsul olacaqlar. Belə avtomatik stansiyanın bir ədədi, təqribən 500 min dollara başa gəlir ki, artıq ilk belə stansiya Kaliforniyada yaradılmışdır [203, 281, 233, 300].

Göründüyü kimi, beynəlxalq təcrübədə ictimai nəqliyyat sistemlərində aparıcı mövqe benzin və ya dizel yanacağı ilə işləyən nəqliyyat vasitələrinə deyil, elektrikle və ya günəş enerjisi ilə işləyən nəqliyyat vasitələrinə məxsusdur. Təbii ki, ölkəmizdə də elektrik nəqliyyatının genişmiqyaslı tətbiqi daha məqsədəuyğun olardı. Bu həm ekoloji, həm də iqtisadi baxımdan əlverişli hesab olunur.

Ümumiyyətlə, tədqiqatlar göstərir ki, Seul, Sinqapur, Münhen, Tokio, Paris, London, Frankfurt, Sürix, Berlin, Nyu-York dünyanın ən yaxşı ictimai nəqliyyat sistemi olan 10 şəhəri kimi qəbul edilə bilər. Hər birinin özünəməxsusluğu olan bu şəhərlərdən bəzilərinin təcrübəsi olduqca maraqlıdır. İndi isə, bu şəhərlərin nəqliyyat sisteminə qısaca nəzər salaq [174, 188, 221, 260, 268, 277, 282]:

Dünyanın ən inkişaf etmiş ictimai nəqliyyat sistemi Cənubi Koreyanın pay-taxtı *Seulda* fəaliyyət göstərir. Bəzi mütəxəssislər Tokio nəqliyyat sistemini daha üstün hesab etsələr də, bir sıra cəhətlərinə görə Seulun nəqliyyat sistemi Tokionu üstələyir. İlk növbədə Seulda ictimai nəqliyyatdan istifadə çox ucuzdur, təmizlik yüksək səviyədədir, bütün nəqliyyat vasitələri geniş və rahatdır. Şəhərdə xüsusi kartlar satılır, hansı ki, onun köməyi ilə istər taksi, istərsə də avtobusla hərəkət etmək olar. Eyni zamanda, bütün ictimai nəqliyyat vasitələrində naviqasiya xəritəsi asılmışdır. Müxtəlif dillərdə olan və əcnəbilərin də başa düşəcəyi formada tərtib edilən bu xəritələr şəhərin

istənilən nöqtəsinə getməyə yol göstərir.

Sinqapurun ictimai nəqliyyat sistemi də Tokio kimi inkişaf etmişdir, ancaq ondan ucuz və təmizdir. Digər şəhərlərə nisbətən, buranın insanları ictimai nəqliyyatdan istifadə zamanı daha nəzakətlidirlər. Ən təəccüblüsü odur ki, nəqliyyatda insanların çox olmaması şəhər ətrafını çox rahat gəzməyə imkan verir.

Münhendə vahid nəqliyyat sisteminə aid olan şəhərətrafi qatarlar (S-Bahn) və metro (U-Bahn) Münhen şəhərinin ictimai nəqliyyat sisteminin mühüm tərkib hissələridir. Eyni zamanda, sənişinlərə yüksək səviyyədə xidmət bu şəhəri dünyanın nəqliyyat sistemi əla olan 10 şəhərlərindən biri olmasına əsas verir.

İctimai nəqliyyatın iki növü müxtəlif marşrutların vahid qurumunu formalaşdırır. Bu marşrutlar o qədər də çox olmayan məbləğə meqapolisin bir kənarından (tərəfindən) digər kənarına qısa zamanda gedişi təmin edir. Bu çatdırılma avtomobillə gedişdən daha az vaxt tutur. Şəhər ətrafı stansiya gediş üçün, təqribən 20 dəqiqə vaxt tələb edilir. Hər hansı gözlənilməz ləğv hallarına da rast gəlinmir. Əgər şəhərin mərkəzinə səyahət etmək istəyirsənsə, hər iki dəqiqədən bir qatar gedir. Eyni zamanda, şəhərdə avtobus və trolleybus marşrutları da geniş şəbəkədə inkişaf etmişdir. Bu marşrutlarda da gediş haqqı yüksək deyil, şəhərdə bütün ictimai nəqliyyat növləri üçün vahid tarif mövcuddur, 15 evroya 3 günlük, 5 evro-ya isə 1 günlük biletlər satılır. Bu qiymətə şəhəri üç dəfə dairəvi səyahət etmək mümkündür [174, 268, 277].

Tokionun ictimai nəqliyyat sistemi, Moskvada olduğu kimi, çox doludur, yəni bu şəhərdə də sənişin axını olduqca böyük və intensivdir. Lakin Moskvadan fərqli olaraq, Tokioda bu işlər olduqca uğurla yerinə yetirilir. Başlıca fərq təşkilatçılıq və yanaşma ilə bağlıdır. Belə ki, sənişin axınına baxmayaraq, istənilən nəqliyyat növündə çox təmizlikdir. Hər hansı nəqliyyat növündə, marşrutda gecikmə olduğu halda, bu səsucaldanlar vasitəsilə sənişinlərə xəbər edilir, hətta dili bilməyənlər bunu xüsusi elektron lövhədən uyğun dildə oxuya bilərlər.

Parisdə ictimai nəqliyyatla istənilən yerə getmək mümkündür. İctimai nəqliyyatın bütün nəqliyyat şəbəkəsi biri-biri ilə yüksək səviyyədə əlaqəlidir. Şəhərdə gəzərkən bir nəqliyyat növünü digərinin əvəz etdiyini, sanki hiss etmirsən. Şəhərin arxitektura vəziyyəti ictimai nəqliyyatla şəhər gəzintisi üçün olduqca əlverişli şərait yaradır. Şəxsi

və ya taksi avtomobili ilə gəzmək isə daha çətindir.

İlk baxışda belə nəticəyə gəlmək olar ki, *Londonun* ikimərtəbəli avtobusları çox yavaş gedir, metro isə həddindən artıq istidir, əslində belə deyildir. Şəhərdə ictimai nəqliyyat sistemi çox inkişaf etmişdir və bu nəqliyyat sistemi ilə tanışlıqdan sonra turistlər avtomobil icarə etmək fikrindən daşınırlar. Bütün maşınlar isə naviqatorla təmin edilmişdir, hətta turistlər heç kimdən heç nəyi soruşmadan şəhərin bütün maraqlı yerlərinə gedə bilirlər.

Almaniyanın biznes paytaxtı olan *Frankfurt* ölkənin əsas kapital qoyduğu şəhərlərdən biridir. Avropanın yoxsul ölkələrinə kömək üçün Almaniya bu şəhərə təşəkkür etməlidir. Şəhər nəqliyyatında gediş üçün bilet satılır, bileti alan sənişin hətta hər hansı maraqlı bir yerdə ictimai nəqliyyatı tərk edirsə, daha sonra səyahəti pulsuz davam etdirə bilər. Son dayanacağa çatana qədər, hətta günün sonunadək bilet qüvvədədir və istifadə edilə bilər[174, 188, 277, 282] .

İctimai nəqliyyat planında, eləcə də dünya xəritəsində o qədər də böyük yer tutmayan İsveçrənin *Sürix* şəhəri də inkişaf etmiş nəqliyyat sisteminə malik şəhər kimi ilk 10-luğa daxildir. Şəhərin ictimai nəqliyyat sistemi çox inkişaf etmişdir və insanlar ictimai nəqliyyatdan istifadəyə daha çox üstünlük verirlər. Hətta metroda kommersiya bankının prezidenti ilə yol yoldaşı ola bilərsiniz. Eyni zamanda, təhlükəsizlik tədbirləri olduqca güclü və əhatəlidir.

Son illər *Berlin*də avtonəqliyyat vasitələrinin sayı bir neçə dəfə artmışdır. Buna baxmayaraq yaxşı yollar və hərəkətin əla təşkili səbəbindən kilometrlik tıxaclara rast gəlinmir. Həmçinin, son illərdə yerli sakinlərin sayı 3 dəfə artıb ki, bu da sənişin axınını kəskin şəkildə çoxaldıb. Çoxsaylı avtomobil istifadəçiləri ictimai nəqliyyatla hərəkətə daha çox üstünlük verirlər. Ona görə ki, hər hansı məntəqəyə ictimai nəqliyyatla avtomobilə nisbətən daha tez çatmaq mümkündür. Bütün dayanacaqlarda və stansiyalarda növbəti avtobus, trolleybus və ya qatarın nə zaman gələcəyini bildirən informasiya lövhələri asılmışdır. Şəhərdə avtomobillə hərəkət öz yerini tədricən ictimai nəqliyyata verir.

Nyu-York nəqliyyat sisteminin, tez-tez tənqid olunmasına baxmayaraq, əsas üstünlüyü ondadır ki, burada ictimai nəqliyyat sistemi saat kimi dəqiq işləyir və hər

hansı təxirəsalmadan söhbət belə gedə bilməz. Hətta uraqan olduqda belə ictimai nəqliyyat sistemi tələb edilən səviyyədə işləyir. Heç bir turist Nyu-York şəhərində ictimai nəqliyyatın fəaliyyətində fasilələrlə rastlaşa bilməz, yəni bu, demək olar ki, rast gəlinməyən bir haldır. Eyni zamanda, tez-tez şəhərin hər hansı metro stansiyasının xəbərdarlıq edilmədən belə, qapadılması, qatarların hərəkətinin dayanması hallarına da rast gəlmək olur [174, 188, 221].

Beləliklə, dünyanın ilk onluğa daxil olan şəhərlərinin müvafiq qabaqcıl təcrübəsini tətbiq etmək məqsəduyğun olardı. Xüsusilə, London ictimai nəqliyyat sisteminə mövcud olan naviqasiya sistemi diqqəti cəlb edir. Hansı ki, bu ölkəmizdə, xüsusilə iri şəhərlərdə turizmin inkişafı baxımından da əlverişli ola bilər. Digər bir mühüm məsələ, ictimai nəqliyyat sisteminin şəhərin bütün ərazilərini, küçələrini əhatə etməsi və bu sahədə rels nəqliyyatına üstünlük verilməsidir. Müasir dünya reallıqları, ekoloji vəziyyət və yuxarıda nəzərdən keçirilən təcrübə yaxın gələcəkdə elektrikle işləyən ictimai nəqliyyat vasitələrinə üstünlük veril-məsinin zəruriliyini göstərir.

Təbii ki, ölkəmizdə nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasında istər ayrı-ayrı ölkələrin təcrübəsi, istərsə də ümumilikdə beynəlxalq layihələrin tələbləri nəzərə alınmalıdır. Hal-hazırda Azərbaycan Respublikasında da bu istiqamətdə proqram-lar həyata keçirilməkdədir. Bu proqramlar vasitəsi ilə iştirakçı dövlətlərarası əlaqələr yaranır və genişlənir. Keçmiş SSRİ dağıldıqdan sonra müttəfiq respublika-lararası əlaqələrin pozulması bütün respublikaların iqtisadiyyatını, onun ayrı-ayrı sahələrini iflic vəziyyətə saldığını nəzərə alsaq, həyata keçirilən proqramlar vasi təsilə dövlətlərarası əlaqələrin yaranmasının, dövlətlərin biri-birinə integrasiyası- nın nə qədər əhəmiyyəti olduğu məlum olar. Bu baxımdan 26 oktyabr 1998-ci ildə 32 ölkənin və 13 beynəlxalq təşkilatın iştirakı ilə “Böyük İpək Yolunun Bərpaası” mövzusunda keçirilən Beynəlxalq Bakı Konfransının qərarı ilə bərpa edilmiş Böyük İpək Yolunun (BİY), ümumilikdə TRASEKA proqramının, eləcə də Şimal-Cənub layihəsinin, Bakı-Tbilisi-Ceyhan layihəsinin, dəmir ipək yolu adlandırılan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin, milli iqtisadiyyatın inkişafında, o cümlədən nəqliyyat sisteminin inkişafında əhəmiyyəti əvəz edilməzdir [26, 50, 102, 111, 121].

Araşdırmalardan aydın olur ki, 1991-ci ildə Avropa Birliyi ölkələrinin təşəbbüsü

ilə təsis edilmiş TASIŞ və 1993-cü ildə Brüsseldə qəbul edilmiş TRASEKA proqramlarından qidalanan BİY-nun bünövrəsi bizim eradan əvvəl II əsrdə qoyulmuşdur. Azərbaycan Respublikası mühüm strateji və iqtisadi əhəmiyyətə, qədim tarixə malik İpək Yolunun bərpasına yönəlmiş TRASEKA Proqramının hazırlanmasında müvafiq ölkələr və beynəlxalq təşkilatlar ilə yaxından qarşılıqlı əməkdaşlıq etmişdir. Belə ki, 1993-cü ilin may ayında Avropanın siyasi paytaxtı hesab edilən Brüsseldə təşkil edilmiş konfransda TRASEKA Proqramının təşəbbüskarlarından biri də, məhz Azərbaycan Respublikası olmuşdur. Azərbaycan ilə yanaşı, Gürcüstan, Ermənistan, Qazaxıstdan, Qırğızstdan, Tacikistan, Türkmənistan və Özbəkistan da təşəbbüsü dəstəkləmişlər. Nəticədə, konfransın yekununda TRASEKA Proqramı dəstəklənmiş və Proqramın icrasını nəzərdə tutan Brüssel Bəyannaməsi qəbul edilmişdir [50, 63, s.42-48; 121, 129, s.365-372].

TRASEKA Proqramı iştirakçı ölkələrin Avropa ilə iqtisadi əlaqələrinin gücləndirilməsi və şaxələndirilməsi, milli təsərrüfatların global iqtisadiyyata inteqrasiyası üçün geniş imkanlar yaradır. Təbii ki, iştirakçı ölkələrin potensial imkanlarından, coğrafi-strateji mövqeyindən və s. asılı olaraq Proqramın ayrı-ayrı dövlətlərə təsirləri də fərqlidir. Konkret olaraq, Azərbaycanın coğrafi-strateji mövqeyi ölkəmizin Avroatlantik məkanın mühüm nəqliyyat-tranzit qovşağına çevrilməsi üçün geniş imkanlar yaradır.

Proqramın qəbulundan sonra onun qarşıya qoyulmuş hədəflərə çatması üçün müxtəlif sənədlər işlənib hazırlanmış və qəbul edilmişdir. Bu sənədlər ayrı-ayrılıqda iştirakçı ölkələrin iqtisadiyyatının və nəqliyyat sisteminin, eləcə də ümumilikdə region iqtisadiyyatının inkişafında mühüm əhəmiyyətə malikdir [50, 58, 126, 129, s.365-372].

Avropa və Asiya arasında əlverişli coğrafi-strateji mövqedə yerləşən Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektoru uzunmüddətli perspektivlərə malik-dir. Ölkənin nəqliyyat-tranzit potensialı neft sektorundan sonra daha çox gəlir gətirmək imkanına malik sahə kimi dəyərləndirilir. Məhz, bu reallıqları məqa-mında doğru dəyərləndirən Azərbaycan hökumətinin təşəbbüsü ilə Tarixi İpək Yolunun bərpasına hədəflənmiş daha bir böyük tədbir 07-08.09.98-ci il tarixində Bakı şəhərində təşkil edildi. Bakı konfransına Türkiyə, Gürcüstan, Moldova, Qırğızıstan, Özbəkistan, Rumıniya,

Ukrayna və Bolqarıstan da daxil olmaqla 9 ölkə dövlət başçısı səviyyəsində qatılmış, 13 nüfuzlu beynəlxalq təşkilatın nümayəndələri və 32 dövlətdən müvafiq nümayəndə heyəti iştirak etmişdir. Konfrans çərçivəsində Əsas Çoxtərəfli Saziş Azərbaycan, Ukrayna, Gürcüstan, Türkiyə, Bolqarıstan, Rumıniya, Qazaxıstan, Moldova, Özbəkistan, Tacikistan, Qırğızıstan və Ermənistan da daxil olmaqla 12 ölkə tərəfindən dəstəklənmiş və imzalanmışdır [63, s.42-48; 129, s.365-372].

TRASEKA Proqramı çərçivəsində, eləcə də Proqramdan irəli gələn Əsas Çoxtərəfli Sazişin hədəflərinin reallaşdırılması məqsədilə ölkəmizdə çoxsaylı və genişmiqyaslı layihələr həyata keçirilmişdir. Xüsusilə, 1998-ci ildən sonra ardıcıl şəkildə həyata keçirilən proqram və layihələr nəticəsində milli nəqliyyat sisteminin infrastruktur təminatının yaxşılaşdırılması istiqamətində nəzərəcarpacaq irəliləyişlər əldə edilmişdir. Həyata keçirilən proqram və layihələrin başlıca məqsədi ölkəmizdə yük axınlarının səmərəli təşkilinə nail olmaq, infrastruktur təminatı təkmilləşdirməklə yük cəlbədiciliyini artırmaq, multimodal daşımalara imkan verən infrastruktur təminatı yaratmaq və bununla da nəqliyyat-tranzit xidmətlərini büdcənin əsas gəlir mənbələrindən birinə çevirməkdir.

Ölkəmizdə həyata keçirilən layihələrlə yanaşı, TRASEKA Proqramı çərçivəsində Avropa İttifaqı tərəfindən Azərbaycan Respublikasına beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inşası və müasir infrastruktur təminatının formalaşdırılması məqsədilə təxminən 20 milyon avro həcmində dəstək vermişdir. Eyni zamanda, Azərbaycan Respublikası beynəlxalq mailyə təşkilatları ilə qarşılıqlı əməkdaşlıq edərək TRASEKA Proqramında nəzərdə tutulan layihələrin vaxtında və keyfiyyətlə reallaşdırılması məqsədilə 255 milyon ABŞ dolları həcmində kredit cəlb etmişdir. Ümumilikdə, istər TRASEKA Proqramı, istərsə də onun tərkib hissəsi olan Böyük İpək Yolunun (BİY) bərpa edilməsi XXI əsrin ən mühüm, global əhəmiyyətə malik proqramlardan biri kimi dəyərləndirilir [63, s.42-48; 129, s.365-372].

BİY Qara və Xəzər dənizlərindən keçməklə Avropa və Asiyanı birləşdirərək 54 ölkəni əhatə edir. Sevindirici haldır ki, belə bir iri regional proqramın – TRASEKA proqramının Daimi Katibliyi Bakıda yaradılmışdır. Burada əsas səbəb Avropa Birliyinin bizim regiona marağı və Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqeyidir. Bakı

şəhərinin BİY-nin əsas qovşaqlarından biri olması, təbii ki, əlaqədar təşkilatlar qarşısında mühüm vəzifələr yaradır. Həyata keçirilən proqramdan Azərbaycan Respublikasının dövlət siyasətinə və mənafeyinə uyğun olaraq maksimum səmərə əldə etmək və bu layihədən respublikamızın gözləntilərini doğrultmaq üçün əlaqədar təşkilatların öz işlərinə və qarşıya qoyulmuş vəzifələrin icrasına məsuliyyətlə yanaşması xüsusi əhəmiyyət kəsb edir [50, 63, s.42-48].

Müşahidələrdən görünür ki, layihə hələ tam reallaşmasa da, yolun bütün hissələrində keyfiyyət göstəriciləri ürəkaçan olmasa da, artıq nəzərə çarpacaq yüksəlişlər hiss edilməkdədir. Yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, BİY boyunca daşımaların çox hissəsi avtomobil nəqliyyatının payına düşür. Bu vəzifənin öhdəsindən layiqincə gəlmək üçün, ilk növbədə, istismar olunan nəqliyyat vasitələrinin texniki sazlığı və istismara yararlığı təmin edilməlidir. Ona görə də vacib məsələlərdən biri də avtomobil nəqliyyatının infrastruktur sahələrinin yaradılması və ya müasir tələblərə uyğun inkişaf etdirilməsidir. Avtomobil nəqliyyatının infrastruktur sahələri dedikdə texniki xidmət və təmir müəssisələri, cari təmir bazaları, yoxlama-nəzarət məntəqələri, yol evləri, yanacaq doldurma məntəqələri, sürücülər üçün istirahət evləri, yeməxanalar, körpülər, tunellər və s. nəzərdə tutulur [39, 129, s.365-372].

BİY boyunca normativə uyğun olaraq, müəyyən məsafələrdə müasir tələblərə cavab verən sənaye xarakterli infrastrukturların yaradılması zəruridir. Yol boyunca müxtəlif regionlarda yaradılacaq belə müəssisələrdə 100-lərlə vətəndaş işlə təmin olunur ki, bu da regionların sosial-iqtisadi inkişafı haqqında Dövlət Proqramlarına uyğun olmaqla bərabər “Yoxsulluğun aradan qaldırılması” haqqında Dövlət Proqramları istiqamətində də öz bəhrəsini verir [63, s.114-127; 39, s.120-143].

Məhz, ölkəmizin təşəbbüsü və fəal iştirakı ilə həyata keçirilən beynəlxalq tədbir və layihələrin nəticəsidir ki, 2000-ci ildən etibarən nəqliyyat sisteminin fəaliyyətində ciddi dönüş hiss olunmaqdadır. Həmin dövrdən etibarən, istər yük, istərsə də sərnişin daşınmaları mütləq həcmdə artmışdır. Konkret olaraq, yük daşınması və dövriyyəsi 2003-2018-ci illər ərzində dinamik olaraq artmışdır ki, bu da Cədvəl 2.3.1-də verilmiş statistik məlumatlardan da görünür.

Cədvəl 2.3.1

Yük daşınması və yük dövriyyəsinin dinamikası

İllər	Yük daşınması, min ton	2003-cü ilə nis- bətən, %-lə	Yük dövriyyəsi, mln. ton-km	2003-cü ilə nis- bətən, %-lə
2003	110001	100.0	22291	100.0
2004	117314	106.6	23283	104.5
2005	128328	116.7	26534	119.0
2006	145596	132.4	43294	194.2
2007	167264	152.1	77943	3.5 d.
2008	183093	166.4	88607	4.0 d.
2009	190372	173,1	97704	4.4 d.
2010	196452	178,6	97504	4.4 d.
2011	203586	185,1	91461	4.1 d.
2012	210862	191,7	90110	4.0 d.
2013	217926	198,1	90887	4.1 d.
2014	221990	201,8	93497	4.2 d.
2015	222373	202,0	96846	4,3 d.
2016	222461	202,0	90768	4,3 d.
2017	226419	206,0	92002	4,3 d.
2018	230144	209,0	93296	4,4 d.
2019	235288	213,9	89749	4,2 d.
2020	188629	171,5	76228	3,4 d.

Mənbə: "Azərbaycanın nəqliyyatı" statistik məcmuə, DSK, 2020, səh. 12-13;
"Azərbaycanın nəqliyyatı" statistik məcmuə, DSK, 2021, səh. 10-11.

Cədvəl 2.3.1-dən göründüyü kimi, son 2015-2019-cu illər ərzində bütün nəqliyyat növləri ilə yük daşınması 12855 min ton və ya 5,8% artmış, 2019-2020-ci illərdə isə 46659 min ton və ya 19,8% azalmışdır. Yük dövriyyəsində isə 2015-2020-ci illərdə 20618 milyon t-km və ya 21,3% azalma müşahidə edilmişdir.

Nəqliyyat sektorunda yük daşınması üzrə ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin xüsusi çəkisi 2020-ci il üçün boru kəməri 29,7%, dəmir yolu 7,8%, dəniz 3.2%, hava 0.2% və avtomobil 59,1% kimi olmuşdur.

Ümumilikdə isə, milli nəqliyyat sistemi üzrə 2008-ci ildən sonrakı dövrün statistik mənzərəsi aşağıdakı kimi olmuşdur.

Cədvəl 2.3.2
Nəqliyyat sektoru üzrə əsas makroiqtisadi göstəricilər

	2008	2010	2012	2014	2016	2017	2018	2019	2020
Əlavə dəyər, mln. man.	2060	2369	2694	2653	4076	4719	5033	4940	5144
Ümumi mənfəət, mln. man	1659	1961	2156	1963	3281	3860	4078	3997	3993
Xalis mənfəət, mln. man.	1270	1576	1724	1386	2126	2935	3071	3165	3229
Muzdlu işçilərin orta illik sayı, min nəfər	109.1	112.2	117.3	120.2	123.8	126.1	126.8	130,8	140,7
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	314	395	512	530	649	734	807	856	886
Əsas fondlar, mln. man.	4204	5700	8156	9124	11582	12404	12944	15541	15839
Əsas kapitala investisiyalar, mln.man.	1992	2435	2610	2432	1391	1774	1923	2189	2092

Mənbə: “Azərbaycanın nəqliyyatı”. Bakı, DSK, 2020, səh.9;

“Azərbaycanın nəqliyyatı”. Bakı, DSK, 2021, səh.9;

Göründüyü kimi, 1994-cü ildən start götürmüş iqtisadi tərəqqi 1998-ci ildə İpək yolunun bərpasına həsr edilmiş Bakı konfransından sonra nəqliyyat sektorunda da aydın şəkildə hiss edilməyə başlamışdır. Nəticədə, Cədvəl 2.3.2-də verilmiş məlumatlardan da göründüyü kimi, 2008-2014-cü illərdə nəqliyyat sektoru üzrə əlavə dəyər 20,8%, ümumi mənfəət 24,2%, xalis mənfəət 9,1%, orta aylıq əməkhaqqı 42,4%, əsas istehsal fondları 55,5%, əsas kapitala investisiyalar isə 26,0% artmışdır. Bütün bunlar isə, təbii ki, ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisinin də artımına şərait yaratmışdır. Təmin edilmiş dinamika əsasında, nəqliyyat sektorunda yaradılmış əlavə dəyər, ümumi mənfəət və bu sahədə əsas kapitala investisiyalar, 2014-cü ildə ölkə üzrə analogi ümumi göstəricilərin, uyğun olaraq 4,9%-ni, 6,0%-ni və 19,6%-ni, 2017-ci ildə 8,7%-ni, 11,8%-ni, 14,3%-ni, 2019-cu ildə isə, uyğun olaraq, 6,0%-ni, 7,0%-ni və 11,8%-ni təşkil etmişdir.

Aydındır ki, başlıca vəzifəsi cəmiyyətin daşınmalara olan tələbatının ödənil-məsi olan nəqliyyat sektorunda əldə edilən irəliləyişlər (2019-cu ildə bəzi nəqliyyat növlərində azalma var ki, bu da neftin qiymətində müşahidə edilən tərəddüdlər və pandemiya ilə əlaqəlidir) daşınma işlərinin həcmnin, daşınmalardan əldə edilən gəlirlərin və s. artması ilə baş verir. Bu baxımdan da, nəqliyyat sektoru üzrə yük daşınmalarına nəzər salmaq məqsədəuyğun olardı.

Yuxarıda 1998-2002, eləcə də 2003-2020-ci illər ərzində yük daşınma həcmi və dövriyyəsi nəzərdən keçirilmiş və müvafiq təhlillər aparılmışdır. Aşağıdakı cədvəldə (Cədvəl 2.3.3) 2008-2020-ci illər ərzində nəqliyyat sektorunda, ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə yük daşınmaları dinamikası verilmişdir.

Cədvəl 2.3.3

Nəqliyyat sektorunda yük daşınmaları, min ton

	2008	2010	2012	2014	2016	2017	2018	2020
Cəmi	1893	196452	210862	221990	222461	226419	230144	188629
Dəmir yolu	27432	22349	23116	21795	15479	14558	13954	14631
Dəniz	11898	11714	12371	9934	5807	8344	8236	5982
Hava	43	40	82	124	160	173	208	458
Boru kəməri	55731	62458	57170	61534	59556	58490	58402	56040
Avtomobil	87989	99891	118123	128603	141459	144854	149344	111518

Mənbə: “Azərbaycanın nəqliyyatı”. Bakı, DSK, 2019, səh.10;

“Azərbaycanın nəqliyyatı”. Bakı, DSK, 2021, səh.10;

Cədvəl 2.3.3-dən göründüyü kimi, 2008-2014-cü illər ərzində yük daşınma-larının həcmi ümumilikdə nəqliyyat sektoru üzrə 11,2%, dəniz nəqliyyatında 5,1%, hava nəqliyyatında 18,6%, boru-kəməri nəqliyyatında 6,0%, avtomobil nəqliyyatında 24,8% artmış, o cümlədən dəmir yolu nəqliyyatında 19,1% azalmışdır. 2014-2018-ci illərdə isə, ümumilikdə 4,0% artım olmuş, 2018-2020-ci illərdə isə 18,0% azalma olmuşdur. Dəniz və dəmir yolu nəqliyyatında isə 2014-cü ildən etibarən azalan dinamika müşahidə edilmişdir.

Cədvəl 2.3.4

Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınmaları, min sərnişin

	2008	2010	2012	2014	2016	2017	2018	2020
Cəmi, mln. sərnişin	1242,2	1387,3	1617,3	1828,3	1929,7	1973,4	2002,8	1177,6
Dəmir yolu	6394	4803	2668	2517	1978	2490	2841	2124
Dəniz	14	12	17	15	20	17	16	20
Hava	1396	1017	1599	1788	1980	2359	2399	578
Metro	200412	181146	195 642	215472	217516	228848	231016	74709
Avtomobil, mln. sərnişin	1033,9	1200,3	1417,4	1608,5	1708,2	1739,7	1766,6	1100,2

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>. “Azərbaycanın nəqliyyatı”. Bakı, DSK, 2021, səh.12

Cədvəl 2.3.4.-dən göründüyü kimi, 2020-ci ildə COVID-19 ilə bağlı məhdudiyyətləri nəzərə alaraq, ümumilikdə sərnişin daşınmalarında da müsbət dinamika təmin edilmişdir. 2014-2018-ci illərdə bütün nəqliyyat növləri üzrə sərnişin daşınmalarında artım müşahidə edilib. Daha çox artım isə 34,2%-lə hava və 12,9%-lə dəmir yolu nəqliyyatında müşahidə edilmişdir. Eyni zamanda, 2020-ci ildə sərnişin

daşımalarının 6,3%-i metro, 93,4%-i avtomobil, 0,3%-i isə digər nəqliyyat növlərinin payına düşmüşdür.

Qeyd edildiyi kimi, 2019-2020-ci illərdə pandemiya səbəbindən daşınmalarda müəyyən azalma müşahidə edilmişdir ki, bu da, öz növbəsində, ümumilikdə sektor üzrə əldə edilən gəlirlərə də təsirsiz ötüşməmişdir. Daşınmalardan əldə edilən gəlirlər haqqında ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə statistik məlumatlar aşağıdakı Cədvəl 2.3.5-də verilmişdir.

**Nəqliyyat sektorunda daşınmalarından əldə olunan
gəlir, min manat**

Cədvəl 2.3.5

	2008	2010	2012	2014	2016	2018	2020
Cəmi	2524876	3065804	3341800	3678120	4780684	6231943	7006367
Dəmir yolu	205828	158382	201855	236303	262435	270841	274827
Dəniz	116 056	107221	114580	102339	160096	170567	168987
Hava	372003	388870	617870	837820	1053949	2066918	3035229
Boru kəməri	1393854	1712629	1535006	1439109	2047004	2272532	2323741
Avtomobil	426785	669927	831682	1020030	1214938	1396899	1181960
Metro	10350	28775	40807	42519	42262	54186	21623

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/> və "Azərbaycanın nəqliyyatı". Bakı, DSK, 2021, səh.16;

Statistik məlumatlardan göründüyü kimi, daşımalarından əldə edilən gəlirlər də dinamik olaraq artmaqdadır. Müəyyən dövrlərdə bəzi nəqliyyat növləri üzrə qismən azalmalar müşahidə edilsə də, ümumilikdə artım təmin olunmuşdur. Belə ki, 2008-2014-cü illər ərzində nəqliyyat sektoru üzrə gəlirlər 89,3%, konkret olaraq, hava nəqliyyatında 125,0%, boru kəmərinə 3,0%, avtomobil nəqliyyatında 139,0%, metro nəqliyyatında 3,1 dəfə, dəmir yolunda 15,0% artmış və dəniz nəqliyyatında isə 12,0% azalma müşahidə edilmişdir. O cümlədən, 20014-2018-ci illərdə, ümumilikdə 69,4% artım əldə edilmiş və bütün nəqliyyat növləri üzrə müsbət dinamika təmin edilmişdir. 2018-2020-ci illərdə isə dəniz, avtomobil və metro ilə daşınmalarda əldə edilən gəlirlər azalmışdır. Ümumilikdə, 2018-2020-ci illərdə əldə edilən gəlirlər 12,4% artsa da, bu illər ərzində dəmir yolunda əldə edilən gəlirlər 0,9%, avtomobil nəqliyyatında 15,4%, metroda 60,1% azalmışdır. Bu da, əvvəldə də qeyd edildiyi kimi, ilk növbədə pandemiya səbəbindən tətbiq edilən məhdudlaşdırmalarla bağlıdır.

Araşdırmalar göstərir ki, gəlirlərin artmasında iki əsas səbəbi vardır ki, bu da daşıma həcmnin çoxalması və qiymətlərin yüksəlməsidir. Eyni zamanda, bu

istiqlamətdə daşıma həcmi və məsafəsinin artması daha aparıcı mövqedədir. Bütün bunlar isə bu nəticəyə gəlməyə əsas verir ki, müasir dövrdə Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektoru “Əsrin müqaviləsi”nin imzalanması, “İpək Yolunun bərpası” konfransında mühüm qərarların qəbul edilməsi, düzgün və geniş əhatəli strategiyanın qəbulu, eləcə də paralel olaraq, ölkə boyunca, beynəlxalq təcrübəyə uyğun, tamamlayıcı tədbirlərin reallaşdırılması ilə dinamik inkişaf edir. Eyni zamanda, dünya təcrübəsi sübut edir ki, proqram təminatlı inkişaf daha geniş miqyaslı, uzunmüddətli və etibarlıdır. Bunu nəzərə alaraq, ölkəmizdə istər ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə, istərsə də ümumilikdə nəqliyyat sistemini əhatə edən, beynəlxalq təcrübəyə uyğun və başlıca məqsədi tranzit xidmətlərini büdcənin əsas gəlir mənbələrindən birinə çevirmək olan proqram və layihələrin davamlı olaraq həyata keçirilməsi zəruridir.

III FƏSİL. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN FORMALAŞMASI VƏ İNKİŞAFININ TƏHLİLİ VƏ QİYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ

3.1. Azərbaycan Respublikasında müasir nəqliyyat sisteminin formalaşması mərhlələri

Milli nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi və davamlı inkişafının təmin olunması bu sahədə həyata keçirilən Dövlət Proqramlarından irəli gələn bir zərurətdir. Belə ki, cəmiyyətin və sənayenin daşıma xidmətlərinə artan tələbatının ödənilməsi, dinamik inkişaf edən etibarlı nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması, dövlətin müdafiə ehtiyaclarının ödənilməsi istiqamətindən nəqliyyatın funksiyalarının çevik icrasının təmin olunması, ölkənin nəqliyyat-tranzit imkanlarından səmərəli istifadə, daşıma xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi, yük və sərnişin daşımalarında nəqliyyat xərclərinin azaldılması kimi məsələlər əsas məqsəd olaraq qarşıya qoyulmuşdur.

Milli nəqliyyat sisteminin yenidən qurulması, bu sahəyə intellektual səviyyəsi və dünya görüşü yüksək olan mütəxəssislərin cəlb olunması, nəqliyyat sisteminin, onun funksiyalarının cəmiyyətin tələbatında baş verən sürətli dəyişikliklərə uyğunlaşdırılması qarşıda duran mühüm vəzifəyə çevrilmişdir. Genişmiqyaslı layihələrin həyata keçirildiyi nəqliyyat sektoruna yüksək səviyyəli kadrların cəlb edilməsi, bu sahədə həyata keçirilən layihələrin və onların nəticələrinin geniş şəkildə araşdırılmasını tələb edir [64, 79, 128].

Bu sahədə aparılan işlər, həyata keçirilən tədbirlər 1993-cü ilin may ayında Brüsseldə “TRASECA” proqramının qəbul edilməsi ilə daha da sistemli xarakter aldı. Orta Asiya və Qafqaz respublikalarının imzaladığı TRASECA proqramı, həm də tarixi “İpək Yolu”nun bərpasını da nəzərdə tuturdu. 1990-cı illərdə dəmir yolu vaqonlarının 75%-i, yolların 60%-dən çoxu, 10-larla körpü və digər qurğular istismara yararsız idi, təmir və ya dəyişdirilməsi tələb olunurdu. Analoji vəziyyət avtomobil nəqliyyatında da müşahidə edilirdi. Hava və dəniz nəqliyyatında da tam dəyişikliklər, nəqliyyat

kommunikasiya vasitələrinin və magistralların yenidən qurulması tələb olunurdu.

Bir reallıq mövcuddur ki, Avropa və Asiya arasında olduqca əlverişli strateji mövqedə yerləşən Azərbaycan Respublikasının yeni müstəqil nəqliyyat sisteminin formalaşması və gələcək inkişafının mərkəzində beynəlxalq nəqliyyatın, qitələrə rasi ixracın inkişafı durur. Nəqliyyatı fəaliyyətinin genişləndirilməsi istiqamətində ardıcıl işlər görülür ki, bu da ölkəmizin müstəqil nəqliyyat sisteminin imkanlarını daha da genişləndirməyə imkan verəcəkdir [28, 63, 64, 161].

Məlum olduğu kimi, nəqliyyat sisteminin keçmiş SSRİ dövrünə nisbətən tamamilə fərqli bir strukturu formalaşmışdır ki, bu da ölkənin qarşısında duran məqsədlərə xidmət edir və həm də bu məqsədlərdən irəli gəlir. Yeni müstəqil nəqliyyat sisteminin ittifaq dövründən fərqlənməsi, müəyyən mənada, müstəqil-likdən irəli gələn bir təbiilik olsa da, ölkəmizdə ardıcıl olaraq həyata keçirilən layihə və proqramlar da öz təsirini göstərmişdir. Bütün bunları, dövlət başçısı İlham Əliyevin *Bu gün biz müasir texnologiyaların tətbiqi və qonşu dövlətlərin iştirakı ilə tarixi İpək Yolunu bərpa edirik. Hazırda Azərbaycan və Gürcüstandan keçməklə Türkiyəyə qədər uzanacaq Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu da tikilir ki, bu, ilk dəfə olaraq Azərbaycanı dəmir yolu vasitəsilə Avropa ilə birləşdirəcək...Yeni Beynəlxalq Dəniz Ticarəti Limanı da tikilməkdədir. Bu da Xəzər hövzəsində ən böyük ticarət limanı olacaqdır* (Mənbə: <https://president.az/articles/17550/print>) fikirləri də bir daha təsdiq edir.

Göründüyü kimi, Azərbaycan Respublikasının Avropa və Asiya arasında olduqca əlverişli coğrafi-strateji mövqedə yerləşməsi milli nəqliyyat sistemində davamlı olaraq təkmilləşdirmələrin aparılmasını da bir zərurətə çevirmişdir. Təkmilləşdirici addımlar isə infrastruktur təminatın təkmilləşdirilməsi ilə yanaşı təşkilati-idarəetmə strukturunun da müasirləşdirilməsini tələb edirdi. Təbii ki, dünya nəqliyyat sisteminin mühüm tərkib hissəsinə çevrilmiş yeni müstəqil nəqliyyat sisteminin mövcud strukturunun gələcəkdə də davamlı olaraq, beynəlxalq təcrübəyə və həyata keçirilən layihələrin vəd etdiyi səmərəyə doğru təkmilləşdirilməsi zəruridir. Yalnız bu halda, ölkəmizin iştirakı və təşəbbüsü ilə reallaşan layihə və proqramlardan maksimum nəticələr əldə etmək mümkündür.

Ölkəmizin yeni müstəqil nəqliyyat sistemi ilə tanışlıqdan aydın olur ki, nəqliyyat

növlərinin inkişafı müxtəlif dövrlərə təsadüf edir və fərqli mərhələlərdən keçmişdir. Bütün bunları ayrı-ayrı nəqliyyat növləri timsalında nəzərdən keçirək.

Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin formalaşmasında mühüm istiqamətlərdən birini dəmir yolu nəqliyyatı təşkil edir. Araşdırmalar göstərir ki, ölkəmizdə neft sənayesinin təşəkkül tapması və tədricən kapitalist münasibətlərinin inkişaf etməsi hələ 19-cu əsrin II yarısından etibarən daha uzaq məsafələrə irihəcmli yüklərin daşınması bir zərurətə çevrilmişdir. Bu baxımdan da irihəcmli və müxtəlif çeşidli yüklərin daşınmasını təmin edən dəmir yolunun inkişafı istiqamətində tədbirlər daha intensiv hal almışdır. Beləliklə də, artıq 1880-cı illərdə Bakı şəhərinin Sabunçu və Suraxanı qəsəbələrini birləşdirən 20 km-lik dəmir yolu xətti istifadə edilirdi. Artıq 19-cu əsrin 80-cı illərinin ortalarında dəmir yolundan istifadə daha da genişlənmiş, 500 km-lik Bakı-Tbilisi dəmiryolu magistralı istismara verilmişdir [32, 129, 290].

SSRİ dövründə dəmir yolu xətləri daha da genişləndi, ittifaq səviyyəsində müvafiq maddi-texniki baza formalaşdırıldı, dəmir yolu müxtəlif istiqamətləri əhatə edərək müttəfiq respublikalar arasında əsas kütləvi daşıma vasitəsinə çevrildi. SSRİ-nin süqutundan sonra isə bütün müttəfiq respublikalarda, o cümlədən Azərbaycanda dəmir yolu sahəsində müəyyən çətinliklər yaşandı. Əsas çətinliklər vaqonları təmir edən zavodların, ehtiyat hissələri istehsal edən müəssisələrin başqa respublikalarda, xüsusilə Rusiyada yerləşməsi və hələlik müttəfiq respublikalar arasında müvafiq qarşılıqlı iqtisadi əlaqələrin qurulmaması idi. Eyni zamanda, müstəqilliyin ilk dövrlərində baş verən bir sıra hadisələr də dəmir yolu əlaqələrinə mane olurdu. Belə ki, Ermənistanın haqsız iddiaları ilə başlayan Ermənistan-Azərbaycan münaqişəsi Naxçıvanla dəmir yolu əlaqəsinin bağlanmasına səbəb olmuş, 1990-cı illərin əvvəllərində Çeçenistanda baş verən hadisələrlə bağlı Rusiya tərəfinin əsassız iddialarla sərhəddi bağlaması dəmir yolu nəqliyyatının imkanlarını daha da azaltmışdır [28; 39; 63; 290].

Müstəqilliyin ilk dövrlərində Azərbaycan dəmir yolunun Cənub istiqamətində də vəziyyət o qədər də ürəkaçan deyildi. SSRİ dövründə Almaniya, Rumıniya və digər Avropa ölkələrindən, müttəfiq respublikalardan İrana yüklər dəmir yolu vasi-təsilə daşınırdı. Azərbaycan bu yolda əsas yükləmə-boşaltma məntəqəsi idi və hər gün İrana

200-dən çox vaqon yola salınırdı. Yalnız, Cənub istiqamətindən və Culfa stansiyasından İrana daşımalardan ölkəmiz milyonlarla dollar gəlir əldə edirdi [28; 63; 290] .

Bütün bu əlaqələrin pozulması, müstəqilliyin ilk illərində, bütün sahələrdə olduğu kimi, dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində də müəyyən geriləmələrə gətirib çıxardı. İnfrastruktur köhnəldi, istismar edilmədikcə öz keyfiyyətini itirdi, dəmir yolu rentabelsiz bir sahəyə çevrildi.

Nəhayət, 1993-cü ildə qəbul edilən TRASECA Proqramı çərçivəsində həyata keçirilən tədbirlər, 1998-ci ildə BİY-nun bərpası ilə bağlı keçirilən Bakı Konfransında qəbul edilən qərarların həyata keçirilməsi addımları dəmir yolu nəqliyyatının da potensial imkanlarını yenidən dövrüyyəyə cəlb etdi. Tədricən dəmir yolu uzaq məsafələrə daşımaları bərpa etdi, infrastruktur təminatın modernləşdirilməsi istiqamətində davamlı tədbirlər həyata keçirildi.

Nəhayət, müstəqil Azərbaycan yalnız neft-qaz kəmərlərinin kəsişdiyi tranzit ölkə deyil, həm də müasir dünyanın müxtəlif qitələrini birləşdirən bir coğrafi-strateji məkandır. Avropa və Asiya arasında nəqliyyat yollarının, ticarət dövrüyyələrinin Azərbaycanda kəsişməsi ölkəmizə dünyəvi əhəmiyyət kəsb edən layihələrdə yaxından iştirak imkanları yaratmışdır. Müstəqil Azərbaycan dövləti TRACECA proqramı çərçivəsində reallaşdırılan layihələrin aktiv iştirakçısı və əsas tərəfdaşdır. Mütəxəssislər tərəfindən “Dəmir İpək Yolu” adlandırılan BTQ-nin işə düşməsi isə ölkəmizin imkanlarını daha da genişləndirmişdir. Bakı-Tbilisi-Qars iqtisadi-siyasi və strateji əhəmiyyət daşımaqla yanaşı, həm də təcavüzkar Erməni tanın Azərbaycan torpaqlarını işğal etməsi ilə kəsilmiş Türkiyə ilə əlaqələrin yenidən bərpasına imkan yaradacaqdır. Cənab İlham Əliyevin sözləri ilə desək: *Bu yolun tikintisi bütün bölgə üçün, dünya üçün çox böyük əhəmiyyət kəsb edir və mən əminəm ki Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolunun işə düşməsi bölgəyə daha da çox təhlükəsizlik, daha da çox əməkdaşlıq gətirəcək və bu imkanlardan istifadə edən ölkələr, əlbəttə ki, regional əməkdaşlıq baxımından da bir-birinə yaxın olacaqlar. Mən hesab edirəm ki, bu layihə bölgədə nəqliyyat təhlükəsizliyinə də öz müsbət təsirini göstərəcəkdir. Bu gün enerji məsələlərinin ön plana çıxması nəticəsində daha çox enerji təhlükəsizliyi haqqında*

danışılır. Ancaq nəqliyyat təhlükəsizliyi ondan az əhəmiyyət daşıyır. Biz bu yolun yaradılması ilə nəqliyyat təhlükəsizliyi məsələsinə öz töhfəmizi veririk (Mənbə: <https://president.az/articles/25639>).

Göründüyü kimi, ölkə başçısının fikirləri də layihənin strateji əhəmiyyətini, mahiyyəti dəqiqliklə ortaya qoyur. Cənab Prezidentin bu fikirləri ölkəmizdə nəqliyyat sektoruna, nəqliyyat əlaqələrinə, o cümlədən dəmir yolu nəqliyyatına xüsusi əhəmiyyət verildiyini ifadə edir. Dəmiryolu nəqliyyatı infrastrukturunun təkmil-ləşdirilməsi, müasir texniki-texnoloji silahlanmasına, yeni lokomotivlərin, çevik manev imkanlarına malik yolların və yol keçidlərinin (körpülərin) yenidən qurulmasına, qatarların rahat hərəkəti və yük cəlbədiciliyinin artırılması üçün yolların Avropa standartlarına avtomatik keçidinin təmin olunması, yeni qurulan yük mərkəzlərinin (Ələt, Abşeron və s.) dəmir yolu ilə əhatə olunması istiqamətlərində iri həcmli investisiyalar ayrılır. Bütün bunlarla yanaşı, regionların dəmir yolu ilə əhatə olunması, işğaldan azad edilmiş ərazilərdə dəmir yollarının bərpası, yeni yolların çəkilişi və s. istiqamətlərdə genişmiqyaslı işlər aparılır ki, bu da sahənin potensial imkanlarını daha da artıracaqdır.

Ölkəmizdə müstəqil nəqliyyat sisteminin mühüm tərkib hissələrindən biri də dəniz nəqliyyatıdır. Təcrübədən də məlum olduğu kimi, iqtisadi səmərəliliyinə, daşınmaların az xərclə başa gəlməsinə görə su nəqliyyatı bütün dövrlərdə xüsusi üstünlüyə malik olmuşdur. Region ölkələri ilə əlaqələrin formalaşmasında Xəzər dənizi ən ucuz (səmərəli) daşıma yolu kimi hər zaman diqqət mərkəzində olmuşdur. 19-cu əsrin sonlarından ölkəmizdə neft sektorunun sürətli inkişafı, yeni neft yataqlarının kəşfi ölkəmizdə dəniz nəqliyyatının əhəmiyyətini daha da artırmışdır. Araşdırmalar göstərir ki, hələ 1913-cü ildə dəniz donanması kiçik gəmilərdən ibarət olsa da Xəzər dənizi vasitəsilə 6,6 milyon ton/km daşınma həyata keçiril-mişdir [37; 60; 109; 117; 291].

Müasir qloballaşma və integrasiya dövründə də öz mühüm əhəmiyyətini qoruyub saxlayan dəniz nəqliyyatı dünyada sürətlə inkişaf etməkdədir. Ölkəmizdə dəniz daşımalarını tənzimləyən, yükləri qəbul edib-yola salan rəsmi qurum kimi Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarəti Limanının əsası hələ 1902-ci ildə qoyulmuş, Xəzər Dəniz Gəmiçiyili isə 21.05.1858-ci ildə fəaliyyətə başlayıb. SSRİ-nin süqutundan sonra 7

müttəfiq respublika SSRİ dəniz donanmasının varisi elan edildi ki, onlar-dan biri də Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi oldu [37, 129, 291].

Nəqliyyat donanmasının tərkibində 71 dasıma gəmisi, bir su daşıyan gəmi var. Eyni zamanda, ümumi yükləyici qabiliyyəti 375 min ton olan 26 ədəd quru yük daşıyan gəmi də donanmaya daxildir. Gəmilərin bir qismi Xəzər dənizində istismar edilir, donanmanın quru yükləyici 23 ədəd gəmisi isə Qara dənizdə və Aralıq dənizində kommersiya reyslərini həyata keçirir. Xəzər dənizində fəaliyyət göstərən su nəqliyyatı Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində bağlayıcı, tamamlayıcı rol oynayır. Başqa sözlə desək, gəmiçilik multimodal daşımalarda həyata keçirilməsində xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Gəmi daşımalarının həyata keçirilməsi üçün dəmir yolu, avtomobillər istifadə olunur. Azərbaycana məxsus donanma Xəzər dənizində ən güclü donanma hesab olunur [37, 291].

Bu gün dünyanın əsas yük axınları istiqaməti Çin-Hindistan və Çin-Avro-padır. Çinin Lyanyunqan limanından başlayaraq Vyanayadək daşımalar təxminən 11-12 min kilometr məsafədir. Multimodal daşımlarla həyata keçirilən sifarişlər müxtəlif daşıma vasitələri ilə fərqli milli qanunvericiliklərə, milli və beynəlxalq gömrük və sərhəd prosedurları əsasında çoxsaylı ölkələrdən keçirilməklə daşınır.

Qeyd olunduğu kimi, ölkəmizdə su daşımalarının mühüm tərkib hissələrindən biri də Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarəti Limanıdır. Milli nəqliyyat sisteminin formalaşmasında, ölkəmizin nəqliyyat-tranzit potensialından səmərəli istifadənin təmin olunmasında xüsusi rol oynayan bu liman hal-hazırda müasir texnika və texnologiya əsasında yenidən qurulur. Ələt Azad İqtisadi Zonasının yaradılması ilə Limanın yük cəlbəediciliyi daha da artacaqdır ki, bu da müvafiq yenidənqurma və müasirləşdirmə işlərinin aparılmasını zəruri edir [63, 129, 291].

Son dövrlər isə, Ələt qəsəbəsində yeni müasir limanın tikintisi həyata keçirilir ki, bu da ölkəmizdə formalaşdırılmaqda olan yeni nəqliyyat sisteminin mühüm tərkib hissəsi kimi, tranzit yüklərin daşınması və saxlanması üçün hər bir şəraitə malikdir. Beynəlxalq daşımalarda multimodal daşımlar daha çox üstünlüyə malik olduğu üçün müxtəlif nəqliyyat növlərinin birgə fəaliyyəti zəruridir. Ona görə də limanın tikintisi olduqca mühüm sosial-iqtisadi və strateji əhəmiyyət kəsb edir. Bu məqsədlə 2008-ci

ildən etibarən Gəmiçiliyin ticarət donanmasının modernləşdirilməsi və potensial imkanlarının artırılması məqsədilə tədbirlər həyata keçirilmişdir. Xüsusən neft və neft məhsulları daşıyan tankerlərin və bərə gəmilərin yenilənməsi və ümumilikdə yükləmə qabiliyyətinin artırılması, yükləmədən maksimum səmərəliliklə istifadənin təmin olunması istiqamətində müvafiq proqram və layihələr işlənib hazırlanmışdır. Bu işlər ardıcıl olaraq davam etdirilməkdədir ki, bu da Xəzər dənizinin müasir liman infrastrukturunun formalaşdırılması, yeni dəniz limanlarının, neft terminallarının tikintisi, bir liman şəhəri kimi Bakının neft və digər ixrac yüklərinin qəbulu, ötürülməsi və anbarlaşdırılması, çeşidlənməsi üzrə mərkəzi qovşağa çevrilməsinə imkan yaradacaqdır [26, 37, 63, 291].

Bir sıra üstünlükləri ilə diqqəti cəlb edən avtomobil nəqliyyatı cəmiyyətin və sənayenin daşımalara olan tələbatının ödənilməsində daha çox paya malik olan, yeni milli nəqliyyat sisteminin formalaşmasında xüsusilə əhəmiyyətli olan nəqliyyat növüdür. Ölkəmizdə bu nəqliyyat növünün təşəkkülü XX əsrin ikinci onilliyinə təsadüf edir. Belə ki, araşdırmalar göstərir ki, həmin dövrdə 210 km bərk örtüklü yol da çəkilmişdir. 1918-ci ilə qədər yolların quruluşu və ümumilikdə yol təsərrüfatı Çar Rusiyasının tərkib hissəsində olan Azərbaycan Respublikasının inkişaf perspektivlərinə və Rusiyanın maraqlarına uyğun inkişaf etdirilirdi.

Araşdırmalar göstərir ki, 1918-ci ilə qədər əsasən quberniyaların daxili ərazilərini əhatə edən yol təsərrüfatının inkişafı ilə avtomobillərin say artımı arasında disbalans yaranmış, yol təmir-tikinti texnikalarının sayı isə lazım olandan çox az olmuşdur. 1918-ci ildə isə ölkəmizdə avtomobil yollarının tikintisi və inkişafı üçün müvafiq baza yaradılmış, yolların təmiri və yeni yolların tikintisi üçün lazımi maşın və mexanizmlər ayrılmışdır. Bir il ərzində ölkəmizdə avtonəqliyyat yollarının uzunluğu 3.85 min km-ə çatmışdır ki, bu da əsasən təbii yolların hesabına olmuşdur [63, 127, 129, 289].

Hal-hazırda da avtomobillə yük və ya sərnişin daşımalarının inkişafında avtomobil yolları mühüm infrastruktur sahə kimi əhəmiyyətli rol oynayır. Yol şəbəkəsinin genişləndirilməsi, şaxələndirilməsi, yol örtüyünün keyfiyyətinin yüksəldilməsi, müxtəlif regionlarda yol infrastrukturunun yaxşılaşdırılması, yolların özünün infrastruktur təminatının (ışığılandırma, işarələnmə, yol ötürücüləri və s.) yaxşılaş-

dırılması istiqamətində konkret proqram və layihələr həyata keçirməkdədir. Bu da təbiidir, avtomobil, daşıma sifarişi və yollar biri-biri ilə uzlaşmalıdır. Müasir avtomobillər müasir yollar tələb edir, müasir sifarişçi komfort icra tələb edir. Bu baxımdan da, mövcud qanunvericilikdə də qeyd edildiyi kimi, avtomobil və yol bir-birilə qarşılıqlı əlaqədədir və bunlara vahid kompleks kimi yanaşmaq lazımdır. Yollar cəmiyyətin zövqünə uyğun olmalı, yük və sərnişinlərin ən qısa zamanda, minimum xərclərlə və təhlükəsiz şəkildə mənzil başına çatdırılmasını təmin etməlidir.

Bütün dövrlərdə və ölkələrdə olduğu kimi, müstəqil Azərbaycan Respublikasında da avtomobil daşımaları sahəsində müasir xidmətlər bazarı mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Avtomobil daşımaları sahəsində bazarın formalaşması və inkişafı son dövrlər daha dinamik xarakter alıb. Müstəqilliyin ilk illərindən başlayaraq avtomobil nəqliyyatı sahəsində də davamlı islahatlar aparılmağa başladı. İlk növbədə, bazar münasibətlərinin tələblərinə uyğun olaraq, SSRİ dövründə müxtəlif dövlət müəssisələrinə məxsus (strateji əhəmiyyətli nəqliyyat vasitələri istisna olmaqla) mövcud nəqliyyat vasitələri özəlləşdirildi. Avtomobil nəqliyyatının saxlanılma xərcləri nisbətən böyük olmadığı, qısa məsafələrə daşımalarda rəqabətqabiliyyətli olduğu, daşıma sifarişlərini qısa zamanda qapıdanəqapıya çatdırma imkanına malik olduğu, əksər hallarda multimodal daşımaları başlayıb-tamamladığı üçün bu sahənin inkişafı daha çox diqqəti cəlb edirdi. Digər tərəfdən, nəqliyyat vasitəsinin seçilməsi imkanları, yüklərin və sərnişinlərin çatdırılması imkanları bu sahədə özəl sektorun da inkişafına təkan verirdi. Artıq, özəlləşdirmədən keçən qısa zamanda avtomobil nəqliyyatı sahəsində yüzlərlə fiziki və ya hüquqi şəxslər daşıma fəaliyyəti göstərirdi [39, 63, 160].

Təbii ki, milli nəqliyyat xidmətləri bazarının formalaşmasında ölkəmizdə fəaliyyət göstərən bütün nəqliyyat növlərinin özünəməxsus rolu vardır. Ayrı-ayrı növlərin inkişafı isə ümumilikdə daşıma xidmətləri bazarının inkişafına dəstək verir. Cəmiyyət və sənayenin inkişafı daşıma xidmətləri bazarında da ümumi tərəqqini tələb etdiyi üçün müxtəlif nəqliyyat növlərinin proporsional inkişafı daha çox arzu ediləndir. Bu, ayrı-ayrı növlərlə daşımaların səmərəli təşkili ilə yanaşı, həm də müxtəlif nəqliyyat növlərinin iştirakı ilə multimodal daşımaların keyfiyyətli təşkilinə imkan yaradır. Ona görə də, global məkana sürətlə inteqrasiya edən, Avroatlantik məkanın mühüm

nəqliyyat-tranzit qovşağı olan Azərbaycan Respublikasında müstəqilliyin ilk illərindən etibarən daşımaların səmərəli təşkili, multimodal daşıma imkanlarının artırılması, nəqliyyat parkının müasirləşdirilməsi, infrastruktur təminatının təkmilləşdirilməsi ilə yerli və tranzit daşıma sifarişlərinin cəlb edilməsi, yükləmə, boşaltma və saxlama xidmətlərinin keyfiyyətli təşkili və s. məsələlər prioritet istiqamətlər kimi hər zaman diqqət mərkəzində olmuşdur. Məhz, ümumilikdə yol-nəqliyyat kompleksinin, ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin inkişafı, xidmətlərin təkmilləşdirilməsi, müxtəlif nəqliyyat növləri arasında korporativ maraqların uzlaşdırılması, daşımaların logistik təşkili istiqamətində həyata keçirilən davamlı proqram və layihələrin nəticəsidir ki, müstəqilliyin ilk illərində nəqliyyat sektorunda yük və sərnişin daşınma dinamikasında müşahidə edilən geriləmələri qısa müddətdə müsbət dinamika əvəzləmişdir [37, 63, 129, 161].

Ölkəmizin yerli və beynəlxalq daşıma xidmətləri bazarının mühüm tərkib hissələrindən biri də hava nəqliyyatıdır. Araşdırmalar göstərir ki, ölkəmizdə hava nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmasının tarixi XX əsrin əvvəllərinə təsadüf edir. 1923-cü ildə ilk hava daşımaları Bakı ilə Tiflis arasında həyata keçirilib. SSRİ dövründə Azərbaycan Respublikasının Hava Yolları (AZAL) İttifaq Hava Yollarının “Aeroflot”-un bir tərkib hissəsi idi. Müstəqilliyin bərpasından sonra isə milli aviadaşıyıcı olan “Azərbaycan Hava Yolları” beynəlxalq aviaxidmətlər bazarında sifarişləri Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının (İCAO) və Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyasının (İATA) tövsiyə və tələblərinə uyğun şəkildə yüksək səviyyəli xidmət göstərir. Hal-hazırda Heydər Əliyev adına Bakı beynəlxalq hava limanı əlverişli coğrafi-strateji mövqe və müasir tələblərə uyğun yüksək səviyyəli xidmətlərə görə region dövlətlərini geridə qoyub. Hava daşımalarının keyfiyyətli təşkili ölkəmizi tranzit və transfer uçuşlarının intensiv qovşağına çevirməkdədir [37, 150, 292].

Azərbaycanda yol-nəqliyyat kompleksinin inkişafı, regionların sosial-iqtisadi inkişafı istiqamətində həyata keçirilən proqramlar nəticəsində 2006-cı ildə Gəncə hava limanı yenidən qurularaq istismara verilmişdir. Gəncə aeroportu saatda 300 sərnişinədək buraxılış qabiliyyətinə, ən müasir təyyarələri qəbul etmək imkanına, 3500 metrlik uçuş-enmə zolağına malikdir. Bu hava limanını Gəncə-Qazax zonası üzrə

avtomagistral ilə birləşdirən avtomobil yolu tikilmişdir ki, bu da əvvəldə də qeyd edildiyi kimi, multimodal daşımalar üçün əlverişli şərait yaradır.

Ölkəmizdə, digər nəqliyyat növləri üzrə olduğu kimi, mülki aviasiyasının da inkişaf strategiyasının əsasını uçuşların təhlükəsizliyi təşkil edir. Sərnişinlərə İCAO-nun qəbul etdiyi tövsiyələrə uyğun aviadaşıma, yeni liman tikintisi və möv-cud olanlarının təkmilləşdirilməsi hava daşımaları ilə bağlı tədbirlərin prioritet-lərini təşkil edir.

Müşahidələr göstərir ki, ölkəmizdə mülki aviasiya donanmasının tərkibinin müasirləşdirilməsi və daşıma xidmətlərinin modernləşməsi məqsədilə “Boinq”, “Aerobus”, ATR tipli təyyarələrin alınması ilə milli hava gəmiləri parkı zəngin-ləşdirilmişdir. Paralel olaraq, hava daşımalarının genişləndirilməsi, hava nəqliyyatının sərnişin və yük dövriyyəsinin artırılması, eləcə də regionların inkişafı məqsə-dilə Lənkəran, Zaqatala, Şəki, Yevlax, Naftalan və Gəncədə hava limanları istis-mara verilmişdir. O cümlədən, Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Hava Limanında da müasir hava gəmilərinin təhlükəsiz uçuşu və enməsi üçün müvafiq yenidən-qurma işləri aparılmışdır [292].

Vətən müharibəsində əldə edilən tarixi Zəfərdən sonra isə işğaldan azad edilmiş Füzuli şəhərində, Zəngilan və Laçın rayonunda beynəlxalq hava limanlarının tikintisinə başlanılmışdır. Füzuli Beynəlxalq hava limanı, artıq 2021-ci ilin noya-brında istismara verilmişdir. Bu limanların istifadəyə verilməsi ölkəmizdə hava nəqliyyatının daşıma imkanlarını daha da genişləndirəcək, regionun sosial-iqtisadi tərəqqisində öz müsbət təsirini göstərəcəkdir.

Bütün bunlar ölkəmizin yeni-müstəqil nəqliyyat sisteminin sosial-iqtisadi ma-hiyyətini ifadə edir. Həm nəqliyyat sektorunun inkişafı istiqamətində həyata keçirilən ardıcıl proqram və layihələr, həm də ölkəmizin əlverişli coğrafi-strateji möv-qeyi milli nəqliyyat sistemini sürətlə dünya nəqliyyat sistemində inteqrasiya etdir-məkdədir. Bu isə, öz növbəsində ölkəmizin nəqliyyat sistemini regionun nəqliyyat xidmətləri bazarının aparıcı qüvvəsinə çevirmişdir. Bütün bunlarla yanaşı, statistik rəqəmlərdən, tarixi məlumatlardan və eləcə də elmi mənbələrdən aydın olur ki, nəqliyyat sisteminin tərkibində, milli iqtisadi inkişaf baxımından, aparıcı yeri avtomobil nəqliyyatı tutur.

Müasir dövrümüzdə də yük daşımalarının 46-48%-ni, sərnəşin daşımalarının isə 83-85%-ni yerinə yetirən avtomobil nəqliyyatı xüsusilə diq-qəti cəlb edir. Başqa sözlə desək, avtomobil nəqliyyatı özünün bir sıra müsbət cəhətləri, üstünlükləri ilə milli iqtisadiyyatın dinamik inkişafının lokomotivinə çevrilmişdir. Bu baxımdan da, nəqliyyat sisteminin davamlı inkişaf istiqamətlərinin, məhz avtomobil nəqliyyatı sistemi, yəni yol-nəqliyyat kompleksi timsalında araşdırılması daha məqsədəuyğun olardı.

3.2. Yol-nəqliyyat kompleksinin inkişaf dinamikasının təhlili və qiymətləndirilməsi

Müasir avtomobil yolları minik avtomobillərinin orta illik optimal sürətlə, yük avtomobillərinin isə yükləyiş qabiliyyətindən maksimum istifadə etməklə bütün il boyu, günün hər bir zamanında, müxtəlif iqlim şəraitində fasiləsiz hərəkətini təmin edən mürəkkəb kompleks bir mühəndis qurğusudur. Azərbaycan Respublikasının ərazi xüsusiyyətləri daşımaların böyük əksəriyyətinin avtomobil yolları ilə daşınmasını tələb edir. Digər tərəfdən “Əsrin müqaviləsi”, İpək yolunun bərpası və digər iri regional layihələrin reallaşması daşımaların, o cümlədən avtomobil daşımalarının artımına səbəb olmuşdur ki, bu da yollardan istifadəni daha da intensivləşdirmişdir. Ona görə də avtomobil yollarının da təkmilləşdirilməsi, yolların buraxıcılıq qabiliyyətinin yüksəldilməsi, yol-nəqliyyat kompleksinin beynəlxalq standartlara uyğun yenidən qurulması kimi məsələlər zərurətə çevrilmişdir ki, bu həm də təhlükəsizlik baxımından çox vacibdir.

Araşdırmalar göstərir ki, avtomobil yollarının qüsurları səbəbindən hər il dünyada minlərlə avtoqəzalar baş verir. Bircə faktı qeyd edək ki, 100 milyon kilometr məsafəyə düşən və insan tələfatı ilə nəticələnən yol-nəqliyyat hadisələrinin ümumi avtoqəzaların tərkibində payı ABŞ-da 18%, Avropada 8%, keçmiş SSRİ-də 12%, Türkiyə də isə 0,52%-dir. Statistik məlumatlara və aparılan müşahidələrə əsasən Azərbaycan Respublikasında hər gün, göstərilən səbəbdən 7-8 yol-nəqliyyat hadisəsi baş verir ki,

bunun nəticəsində də gündə 3-4 nəfər ölür, 8-10 nəfər isə müxtəlif xəsarətlər alır. Bu baxımdan cəmiyyətin nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatlarının ödənilməsində əsas şərtlərdən biri də hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin edilməsidir ki, bu da yolların durumundan çox asılıdır. Respublikamızda nəqliyyatın bir çox növləri fəaliyyət göstərsə də, təhlükəsizliyin təmin edilməsi problemləri avtomobil nəqliyyatı sahəsində olduqca geniş çeşidlidir və bu problemlər birbaşa insan həyatı ilə bağlı olduğu üçün onların aradan qaldırılması və ya təsirinin minimuma endirilməsi zəruridir. Xüsusilə, meqapolislərdə təhlükəsizlik məsələsi istər hərəkətin təşkili baxımından, istərsə də ekoloji təsirlər baxımından olduqca ciddi narahatlıq doğurur. Bakı şəhərində istər nəqliyyat vasitələrinin, istərsə də əhali sıxlığının mövcud vəziyyətində qeyd edilən problemlərin aradan qaldırılması, o qədər də, sadə deyildir. Məlumat üçün qeyd edək ki, 2019-cu ilin göstəricilərinə görə Azərbaycan Respublikasında mövcud olan 1,42 milyondan çox avtonəqliyyat vasitələrinin 650 mindən çoxu Bakı şəhərində qeydiyyatdadır. Ölkənin bütün yaşayış məntəqələri üzrə baş vermiş yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində, orta hesabla, hər il 1168 nəfər həlak olur və 3500-dən çox insan isə müxtəlif dərəcəli xəsarətlər alır. Bu hadisələrin yarıdan çox hissəsi, təxminən 52%-i Bakı şəhərinin payına düşür ki, bunun da əsas səbəbləri, əvvəldə qeyd edildiyi kimi, nəqliyyat vasitələrinin sıxlığı və yol-nəqliyyat infrastrukturalarının müasir tələblərə tam cavab verməməsidir [63, s.183-188; 284].

Cədvəl 3.2.1
Azərbaycan Respublikasında iqtisadi rayonlar üzrə nəqliyyat vasitələrinin sayı, ədəd

	2000	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ölkə üzrə	438626	982 553	1322610	1330551	1342324	1370574	1418404	1473563
Bakı şəhəri	145998	598132	728706	698941	663283	648275	655422	669088
Naxçıvan	18252	24990	39411	39584	39818	39473	38091	38230
Abşeron-Xızı	21206	33405	60430	62421	64776	68609	73686	78762
Dağlıq Şirvan	13682	12332	20845	22779	25349	27651	29797	32022
Gəncə-Daşkəsən	30034	50482	68483	71615	73461	75449	77880	80671
Qarabağ	16615	18510	61917	67928	74566	81101	86841	92125
Qazax-Tovuz	33314	40443	61619	66319	71407	74687	78212	82489
Quba-Xaçmaz	18622	23654	37180	41155	45887	49608	52572	55285
Lənkəran-Astara	33268	46064	60145	63114	68053	72316	75812	79216
Mərkəzi Aran	29321	35267	52745	56062	60793	64665	68219	72151
Mil-Muğan	17615	21170	31054	33796	37751	41164	43815	46540
Şəki-Zaqatala	25 57	29673	47705	50731	54506	57990	61527	64551
Şərqi Zəngəzur	...	...	21283	23110	26136	29543	33353	36446
Şirvan-Salyan	19884	23687	31087	32996	36538	40043	43177	45987

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>, "Azərbaycanın nəqliyyatı" statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2021, səh.41-43.

Məlumdur ki, Bakı şəhərində respublikanın ayrı-ayrı regionlarında qeydiyyatda olan xeyli sayda nəqliyyat vasitələri cəmləşmişdir ki, bu da nəqliyyat vasitələrinin sayını daha artıraraq yol-hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin edilməsində çox ciddi problem yaradan səbəblərdən biridir. Cədvəl 3.2.1-dən göründüyü kimi, yalnız 2010-2015-ci illərdə avtomobillərin sayı 340057 ədəd, o cümlədən Bakı şəhəri üzrə 130574, Abşeron-Xızı üzrə 27025, Gəncə-Daşkəsən üzrə 18001, Şəki-Zaqatala üzrə 18032, Lənkəran-Astara, Quba-Xaçmaz, Şirvan-Salyan və Mərkəzi Aran üzrə isə, analoji olaraq, 14081, 13526, 7400 və 17478 ədəd artmışdır. Eyni zamanda, 2000-2015-ci illərdə, ümumilikdə ölkə üzrə, nəqliyyat vasitələrinin sayı 3,0 dəfə, yalnız Bakı şəhəri üzrə 5,0 dəfə, o cümlədən 2015-2020-ci illərdə, avtomobillərin sayı 150953 ədəd və ya 11,4% artmış, Bakı şəhəri üzrə isə 59618 ədəd və ya 8,2% azalmışdır. Təbii ki, son illər ərzində ölkədə avtomobillərin sayı ilə yanaşı, konstruksiyasında da ciddi dəyişikliklər baş vermişdir. Ölkəmizin nəqliyyat parkı müxtəlif konstruksiyalara malik fərqli markalı xarici avtomobillərlə zənginləşmişdir.

Həyata keçirilən ardıcıl tikinti-quruculuq işləri sayəsində yolların buraxıcılıq qabiliyyətinin də mütənasib olaraq artması danılmazdır, lakin, buraxıcılıq qabiliyyətinin dəfələrlə artmasını söyləmək qeyri-mümkündür. Əksər yolların keçdiyi ərazilərdə yolların ətraf ərazilərinin təyinatından kənar istifadə edilməsi buraxıcılıq qabiliyyətinin artırılmasına imkan vermir. Nəticədə, dinamik şəkildə sayı artan, eləcə də texnoloji tərəqqi nəticəsində hərəkət sürəti yüksələn nəqliyyat vasitələri tıxacların, yollarda ləngimələrin və s. “qurbanına” çevrilir. Bütün bunların nəticəsində isə yol-nəqliyyat hadisələri artır və ekoloji zərər çoxalır [63, 51, 153].

Müşahidələr göstərir ki, hər gün Bakı şəhərinin küçə və prospektlərilə 500 mindən çox avtonəqliyyat vasitəsi hərəkət edir. Şəhərdaxili yolların müasir tələblərə cavab verməməsi, istiqamətverici işarələrin kifayət qədər olmaması və bəzən də göstərilən amillərlə bağlı olaraq hərəkətin təşkil edilməsindəki qüsurlar tez-tez şəhər daxilində tıxacların yaranmasına, ekologiyanın həddindən artıq çirk-lənməsinə, əhəlinin və digər nəqliyyat xidməti istehlakçılarının narahatlıqlarına, habelə digər xoşagəlməz halların əmələ gəlməsinə səbəb olur. Belə halların aradan qaldırılması və şəhərdaxili nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi baxımından qəbul edilən tədbirlər planı,

lahiyə və proqramlar xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Tədbirlər Planının qəbulu ölkəmizin milli nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi, yol-nəqliyyat kompleksinin inkişafı istiqamətində həyata keçirilən layihə və proqramların ardıcıl şəkildə davam etdirildiyini göstərir. Milli nəqliyyat sistemində Böyük İpək Yolunun bərpasına həsr edilmiş Bakı Konfransı ilə başlanmış inkişaf dinamikası konkret istiqamətlər və ya regionlar timsalında davam etdirilir. Neft sektorundan sonra, birinci perspektivli sahə adlandırılan milli nəqliyyat sisteminin ayrı-ayrı strukturlarının dinamik inkişafı daim dövlətin diqqət mərkəzindədir və bu istiqamətdə müxtəlif tədbirlər həyata keçirilməkdədir [39, 63, 114, 121].

Azərbaycan Respublikasında bu gün iqtisadiyyatın hər bir sahəsində olduğu kimi, infrastruktur sahələrdə də, o cümlədən avtomobil yollarında da dinamik inkişaf ənənəsi aydın şəkildə nəzərə çarpır. Bu baxımdan, son illər ölkədə mövcud olan yolların təmiri, bərpası, genişləndirilməsi və eləcə də yeni yolların salınması istiqamətində çoxlu tədbirlər həyata keçirilir. Təqdirəlayiq haldır ki, yolların təkmilləşdirilməsi işləri yalnız paytaxt Bakını deyil, əksər regionları da əhatə edir. Avtomobil yollarının abadlaşdırılması, müasir standartlara uyğun inkişaf etdirilməsi, eyni zamanda, regionların sosial-iqtisadi inkişafının da vacib şərtlərindən biridir.

Araşdırmalar göstərir ki, xüsusilə 2006-cı ildən etibarən yol infrastrukturuna daha böyük vəsait qoyuluşu həyata keçirilmiş, Bakı-Quba, Bakı-Qazax, Bakı-Astara və s. istiqamətlərdə 100 km-lərlə avtomobil yolu yenidən qurulmuş, müxtəlif ərazilərdə yeni yollar şəkilməmiş və yüzlərlə yol ötürücüsü istifadəyə verilmişdir. Bütün bunlar işə daşımaların həcmnin artmasına, yük dövriyyəsinin çoxalmasına, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin yaxşılaşdırılmasına və beləliklə də daha çox inkişafa şərait yaradacaqdır ki, bu da müasir dövrün vacib tələblərindən biridir.

Nəzərə alsaq ki, milli iqtisadiyyatın davamlı inkişafının mühüm tərkib elementi olan nəqliyyat xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi həm də ümumi tərəqqi baxımından vacibdir, onda nəqliyyat sisteminin, yol-nəqliyyat kompleksinin inkişaf etdirilməsi, səmərəli və təhlükəsiz daşımaların təşkili zəruriliyi aydın olar. Bu mənada, Bakı şəhərində yol-nəqliyyat xidmətlərinin yaxşılaşdırılması, fərqlən-mə nişanlarının, lisenziyaların verilməsi ilə nəqliyyat xidmətlərinin sistemləşdirilməsi, tənzimlənməsi,

daşıma xidmətləri sahəsində özəl sektorun fəaliyyətinin stimullaşdırılması, nəqliyyat sektorunda əlverişli sahibkarlıq mühitinin formalaşdırılması və istehlakçı tələbatını qarşılayan müasir xidmətlər bazarının formalaşdırılması istiqamətində qəbul ediləni qərarlar bütün respublikada, xüsusilə də Bakı şəhərində, nəqliyyat vasitələrinin xaoslu hərəkətinin aradan qaldırılması, yol-nəqliyyat hadisələrinin qarşısının alınması, sərnişinlərə və sifarişçilərə göstərilən xidmətlərin komfortluluğunun yüksəldilməsi, tıxacların aradan qaldırılması, nəqliyyat vasitələrinin mənfi ekoloji təsirlərinin minimuma endirilməsi və digər problemlərin hüquqi cəhətdən tənzimlənməsi istiqamətində irəliləyən mühüm addımdır [26, 28, 68]

Hərəkətin səmərəli təşkilində, xüsusilə iri şəhərlərdə əsas maneələrdən biri də avtomobil parklarının ləğv olunması ilə əlaqədar olaraq, taksi xidmətləri ilə məşğul olan çoxlu sayda avtomobillərin və ya şəxsi minik avtomobillərinin xaoslu şəkildə yol kənarlarında və səkilərdə saxlanmasıdır. Bakı şəhərində tikinti işlərinin geniş vüsət aldığı, avtomobillərin sayının dinamik artdığı və bunun nəticəsində şəhərin küçələrində hərəkət intensivliyinin yüksəldiyi bir vaxtda bəzən yolların hər iki tərəfində 2-3 cərgəli minik avtomobillərinin dayandığının şahidi oluruq. Bakı şəhərinin elə mərkəzi küçələri var ki, yolların quruluşu avtomobillərin 6-8 cərgəli yanaşı hərəkətinə imkan verdiyi halda, yuxarıda qeyd edilən səbəblərdən bu yollarda, bəzən, birxətli hərəkətin belə təşkil edilməsi çətinlik törədir. Məlumdur ki, Tədbirlər Planında belə problemlər də qeyd olunub və tikinti təşkilatlarına yeni binaların layihələndirilməsi zamanı avtomobil dayanacaqlarının da nəzərə alınması barədə xüsusi tövsiyələr verilib ki, bu da problemin aradan qaldırılmasına xeyli kömək edəcəkdir [39, s.55-64; 63, 71].

Təəssüflə qeyd edilməlidir ki, son dövrlər Bakı şəhərində avtonəqliyyat vasitələrinin hərəkəti zamanı təhlükəli vəziyyətlərin yaranmasında şəhərdaxili sərnişin daşımaları ilə məşğul olan mikroavtobuslar əsas rol oynayır. Statistik məlumatlar göstərir ki, 2019-cu ildə respublikada 30783 ədəd sərnişin avtobusu fəaliyyət göstərmişdir ki, bunun da, təxminən, 15824 ədədi paytaxtın payına düşür. Onu da qeyd edək ki, əgər 2005-2010-cu illərdə kiçiktutumlu avtobusların istismarı narahatlıq doğururdusa, 2019-cü il üçün şəhər yollarının ölçülərinə uyğun olmayan, iri avtobusların istismarı məsələsi daha aktualdır. Bəzən bir iri avtobusun manevr etməsi,

dönməsi və s. mərkəzi yollarda, uzunmüddətli tıxacların, gözləmələrin yaran-masına gətirib çıxarır. Bu da, birbaşa yolların vəziyyəti ilə əlaqədar olub, yol və nəqliyyat vasitəsi uyğunsuzluğundan irəli gəlir [63, 51, 284].

Araşdırmalar göstərir ki, meqapolislərdə, nəqliyyat sisteminin, xüsusilə səni-şin nəqliyyatının işinin səmərəli təşkilinin əsas yollarından biri də elektrik nəqliy-yatının inkişaf etdirilməsidir. Hansı ki, ölkəmizin yaxın keçmişində iri şəhərlərdə elektrik nəqliyyatının üç növü metro, tramvay, trolleybus fəaliyyət göstərirdi. Hazırda isə, elektrik nəqliyyatı ilə sənişin daşınmasının 99.3%-i metro nəqliyyatının, qalan 0.6%-i isə digər elektrik nəqliyyatı növlərinin payına düşür. Dünya dövlətlərinin təcrübəsi göstərir ki, şəhər elektrik nəqliyyatı həm təhlükəsizlik baxımından, həm də ekoloji baxımdan ən səmərəli nəqliyyat növüdür. Fikrimizcə, Bakı və eləcə də digər iri şəhərlərdə tramvay-trolleybus, metrobüs nəqliyyatının inkişaf etdirilməsi daha məqsədəuyğun olardı. Ona görə ki, bu nəqliyyat növü konkret xətt üzrə hərəkət etdiyi üçün, onun xətdən yayınaraq, digər nəqliyyat növlərinin yoluna çıxması, eləcə də əksinə digər nəqliyyat vasitələrinin hərəkət üçün maneə yaratması az ehtimallıdır. Hal-hazırda müasir standartlara uyğun elektrik nəqliyyatı vasitələrinin alınması və onların sərbəst hərəkəti üçün tələbata uyğun hərəkət zolaqlarının təşkil edilməsilə şəhərdaxili sənişin daşımalarında elektrik nəqliyyatının tətbiqini genişləndirmək və bununla da avtobusların sayını xeyli azaltmaq olar. Bu isə həm ekoloji və həm də təhlükəsizlik baxımından daha çox səmərəlidir və yolların buraxıcılıq qabiliyyətindən daha əlverişli istifadəyə imkan verir [35, 51, 63, 92].

Bakı şəhərində yol-hərəkəti sahəsində yaranmış ciddi vəziyyətin nizama salın-masında yuxarıda qeyd olunan tədbirlərlə yanaşı, hüquqi vasitələrdən, müasir elmi-texniki texnologiyanın nailiyyətlərindən, “ən əlverişli şərait” hüquqi rejim prinsipindən daha səmərəli şəkildə istifadə olunması, habelə hər bir yol hərəkəti iştirakçısında, xüsusən gənc nəsil arasında “yol mədəniyyətinin” şüurlu surətdə formalaşması ilə bağlı daha effektiv sivil kütləvi tədbirlərin (viktorina, elmi konfrans, dəyir-mi masa, turnir, treyninq və s.) həyata keçirilməsi cəmiyyətdə və ictimaiyyətdə önəmli şəkildə dəstəklənməlidir [39, 63, 51].

Aydın ki, bütün dövlətlərdə olduğu kimi, Azərbaycan Respublikasında da

avtomobil yolları şəbəkəsi - dövlətin sərvətidir və buna görə onlara milli sərvət kimi münasibət göstərmək, onları qorumaq, artırmaq və səmərəli istifadə etmək lazımdır. Son zamanlar avtomobil yollarının, müxtəlif təyinatlı yol ötürücülərinin tikintisi və yenidən qurulması, eləcə də İpək yolunun bərpası ilə əlaqədar avto-mobil yollarının yenidən qurulmasına diqqət xeyli artırılmışdır. Bu irəliləyişlər istər Bakı və digər şəhərlərdə, istərsə də şəhərlərarası avtomobil yollarında hiss edilməkdədir. Bütün bunları nəqliyyat sektorunun fəaliyyətini əks etdirən statistik məlumatlar da sübut edir. Avtomobil yolları haqqında statistik məlumatlara nəzər salaq [284].

Cədvəl 3.2.2
Azərbaycanda avtomobil yolları, km

Avtomobil yolları, km	2000	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Avtomobil yollarının uzunluğu	18759	18977	19016	19016	19016	19176	19176
Bərk örtüklü	18522	18825	18882	18895	18895	19056	19064
Sementbeton	11	129	129	125	125	125	125
Asfaltbeton	6556	7 293	9231	9467	9716	10767	11304
Çınqıl	8770	8 367	7300	7184	7079	7017	6530
Digər (qara örtük və s.)	3185	3 035	2222	2119	1975	1147	1105
Torpaq yollar	237	152	134	121	121	120	112
Körpülərin sayı, ədəd	1309	1399	1478	1490	1494	1517	1522
Körpülərin uzunluğu, paq. m.	39185	47006	51441	52198	52674	55638	58372

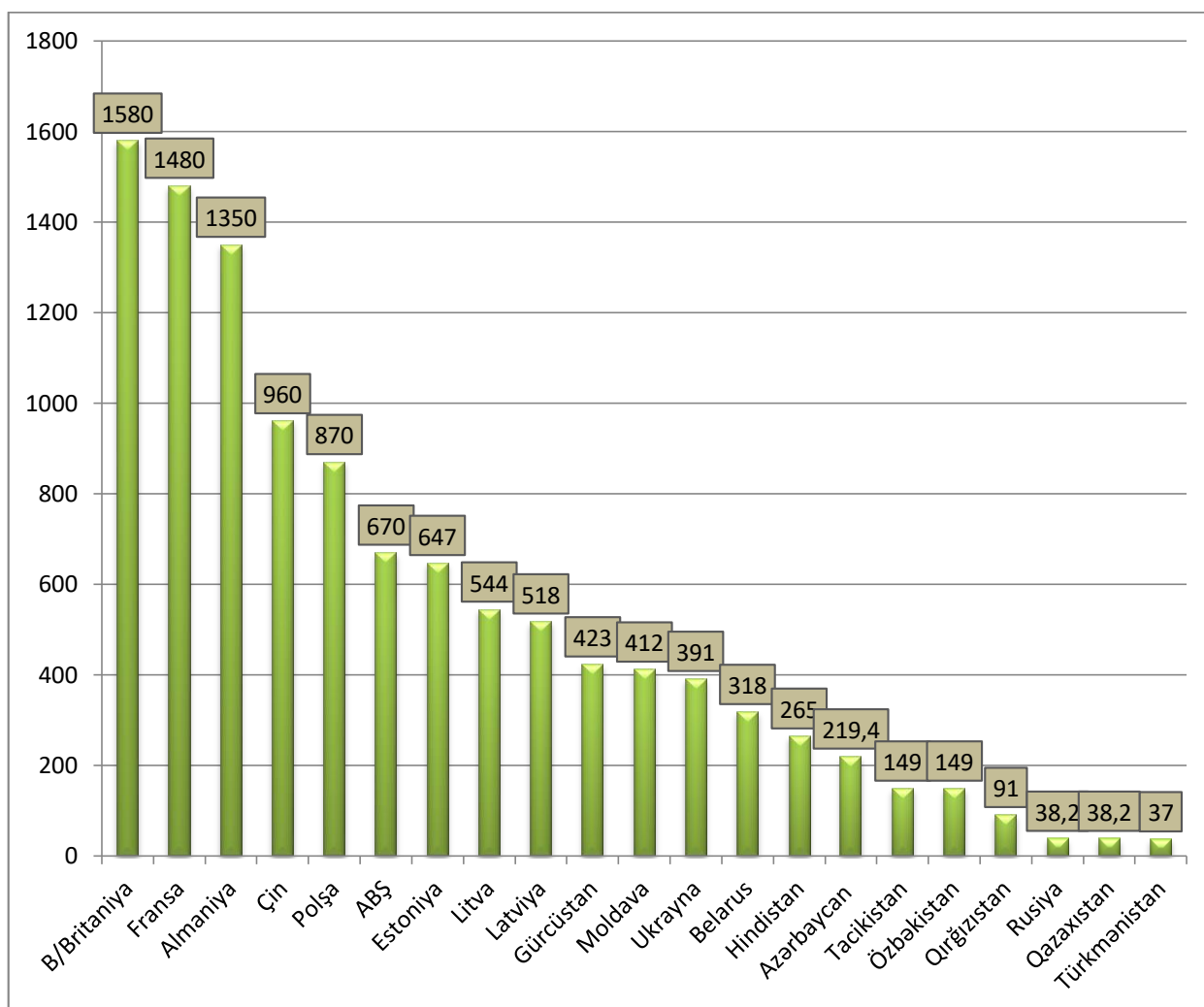
Mənbə: "Azərbaycanın nəqliyyatı" statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2020, səh.37.

Cədvəl 3.2.2-dən göründüyü kimi körpülərlə birlikdə 2000-2015-ci illərdə istismar edilən yolların uzunluğu 257 km, 2015-2019-cu illərdə isə 160 km artaraq 19176 km-ə bərabər olmuşdur. Bərk örtüklü və asfaltbeton yolların artması, torpaq yolların azalması tendensiyası, körpülərin artması müşahidə edilir ki, bu da yol sisteminin inkişaf göstəricisi kimi qəbul edilə bilər.

Məlumdur ki, dünyanı cənginə alan COVID-19 pandemiyasına qədər, yəni 2018-ci ilədək Azərbaycan daha sürətlə inkişaf edir, demək olar ki, hər rübdə yeni bir körpü və ya digər yol ötürücüsü istifadəyə verilirdi. Hal-hazırda isə bu işlər daha çox işğaldan azad edilmiş ərazilərə doğru yönəlibdir. Füzui şəhərində yeni beynəlxalq hava limanının bünövrəsinin qoyulması, Şuşaya, Suqovuşana, Kəlbə-cərə və digər işğaldan azad edilmiş ərazilərimizə yeni yolların çəkilişi qeyd edilənlərin bariz nümunəsidir. Eyni zamanda, Azərbaycan Respublikasının ayrılmaz tərkib hissəsi olan Naxçıvanla, eləcə də qardaş Türkiyə ilə quru yol əlaqələrinə imkan yaradacaq Zəngəzur dəhlizinin

açılması istiqamətində işlər görülür ki, bu da milli nəqliyyat sisteminin imkanlarını daha da genişləndirəcəkdir.

Araşdırmalardan aydın olur ki, avtomobil yollarının əsas göstəricilərindən biri də ərazi və əhaliyə görə təminatdır. 2019-cu ilin məlumatlarına görə dünya üzrə hər 1000 km² əraziyə orta hesabla 180 km bərk örtüklü avtomobil yolu düşür. Ayrı-ayrı ölkələrdə bu göstərici, təbii ki, fərqlidir və aşağıdakı diaqramda göstərildiyi kimidir:



Diaqram 3.2.1. Müxtəlif ölkələr üzrə hər 1000 km² əraziyə düşən bərk örtüklü avtomobil yolları, km-lə

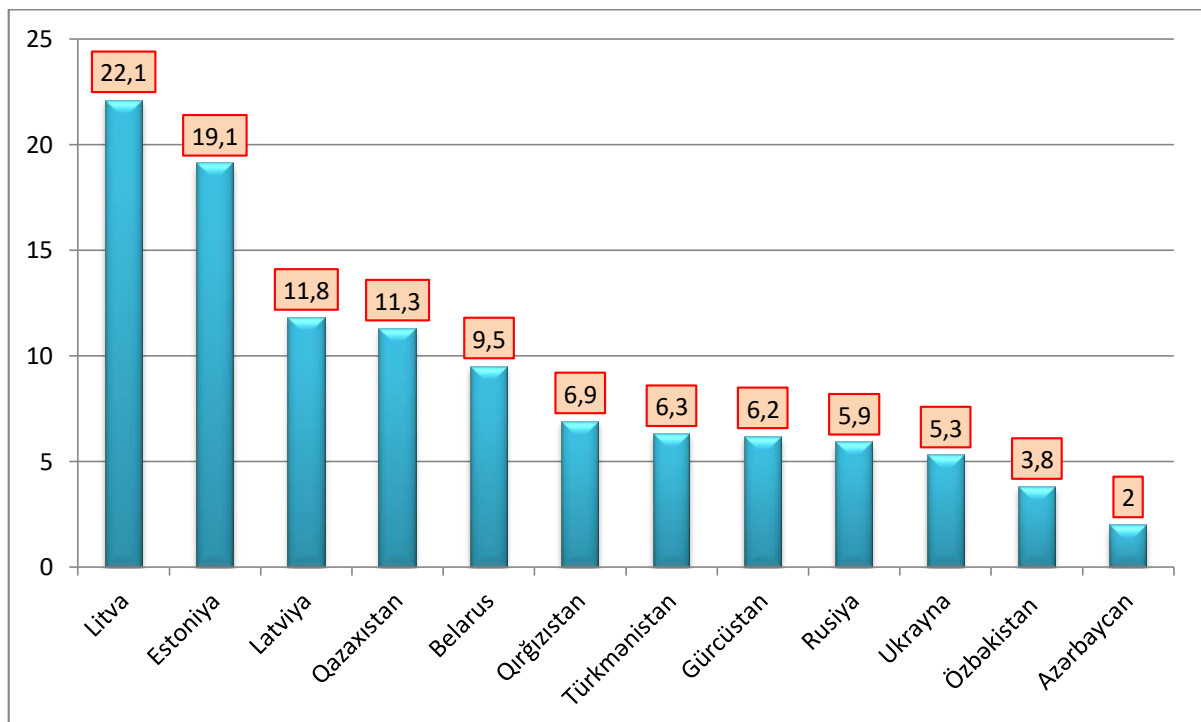
Mənbə: Araşdırmalar əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilib.

Diaqram 3.2.1-dən göründüyü kimi, Azərbaycanda hələlik yol infrastrukturunun genişləndirilməsi və təkmilləşdirilməsi istiqamətində işlər qarşıdakı illərdə də aktual olaraq qalacaqdır. Ona görə ki, 1990-cı illərin sonlarından başlayaraq ölkəmizdə yol-nəqliyyat kompleksinin inkişafı istiqamətində genişmiqyaslı və çoxsaylı layihələr

həyata keçirilsə də, Azərbaycan hər 1000 kv km əraziyə düşən bərk örtüklü yol göstəricisinə görə keçmiş SSRİ məkanında Gürcüstan, Belarus, Ukrayna, Moldava və s. ölkələrdən geridə qalır. Nəzərə alsaq ki, torpaqlarımızın işğaldan azad edilməsi yol-tikinti işlərini daha da artıracaqdır, onda beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin qovşağında yerləşən Azərbaycanda yol-nəqliyyat kompleksinin inkişafı zəruriliyi və perspektivləri aydın olar.

Qeyri-rəsmi mənbələrdə Azərbaycanda avtomobil yollarının keyfiyyətinin Avropa üzrə 13-cü yerdə olduğu bildirilir. Ümumilikdə, bu, pis nəticə olmasa da, yolla silahlanma və yolların keyfiyyəti istiqamətində davamlı layihələrin icrası vacibdir.

Araşdırmalar göstərir ki, ölkələrin inkişaf səviyyəsini xarakterizə edən göstəricilərindən biri də ölkənin avtomobil yolları təminatı ilə əhali sayı arasında olan münasibətdir. Bu, əksər hallarda hər 1000 nəfər əhaliyə düşən bərk örtüklü avtomobil yolu ilə ifadə edilir. Əhəlinin avtomobil yolları ilə təminatının müxtəlif ölkələr üzrə statistik mənzərəsi Diaqram 3.2.2-də göstərilir:



Diaqram 3.2.2. Müxtəlif ölkələr üzrə hər 1000 nəfərə düşən bərk örtüklü avtomobil yolu, km-lə (2019-cu il)

Mənbə: Araşdırmalar əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilib.

Əhəlinin yollarla təminatı göstəricisində də Azərbaycan Respublikası keçmiş

SSRİ məkanında bir çox ölkələrdən geridə qalır. Bu göstərici də ölkəmizdə yeni yolların çəkilişi və mövcud yolların təkmilləşdirilməsi ilə bağlı işlərin davam etdirilməsinin zəruri olduğunu ifadə edir. Ümumilikdə, ölkəmizdə 19,2 min kilometr avtomobil yolu istismar edilir ki, bu da hər 1000 nəfər əhaliyə təqribən 2 km yol deməkdir. Dünya ölkələrində avtomobil yollarının ərazi və əhali təminatı üzrə təhlili göstərir ki, bu göstəricilərdə üstünlüyə malik olan ölkələr, sosial-iqtisadi tərəqqi, təbii resurslardan daha səmərəli istifadə, məhsuldar qüvvələrin effektiv bölüşdürülməsi və s. istiqamətlərdə də daha yaxşı göstəricilərə malikdir. Bu isə bir daha təsdiq edir ki, avtomobil yolları ilə təminat səviyyəsi ümumi sosial-iqtisadi tərəqqini xarakterizə edən göstərici kimi qəbul edilə bilər.

Azərbaycan Respublikası avtomobil yolları ilə təminatına görə istər Avropa ölkələrindən, istərsə də MDB ölkələrindən xeyli geridə qalır. Bunun səbəblərindən biri də Azərbaycanın tarixi torpaqlarının Ermənistan tərəfindən işğal edilməsidir. 2020-ci ilin 44 günlük Vətən müharibəsində əldə edilən tarixi Zəfər ölkəmizdə avtomobil yolları ilə təminat səviyyəsinin yüksəlməsinə də imkan yaradacaqdır.

Əlbəttə, avtomobil yolları ilə təminat səviyyəsində əhali artımının sürəti də önəmli rol oynayır. Lakin nəzərə alsaq ki, əhali artımı, paralel olaraq nəqliyyat vəsaitlərinin sayının artmasına da gətirib çıxaracaqdır. Ona görə də yeni yolların çəkilişi, coğrafi şəraitin və relyefin imkan verdiyi bütün ərazilərdə yolların bura-xıcılıq qabiliyyətinin yüksəldilməsi istiqamətində davamlı tədbirlərin görülməsi zəruridir. [29, 63, 122, 153].

Bütün çatışmazlıqlara baxmayaraq, yol-nəqliyyat kompleksinin yenidən qurulması və keyfiyyətli yollarla təminatın yaxşılaşdırılması istiqamətində görülən işlər sayəsində milli iqtisadiyyatda müşahidə edilən tənəzzül prosesinin dayandırılması və inkişafın təmin edilməsində, nəqliyyat sisteminin digər növləri kimi avto-mobil nəqliyyatının da rolu artmaqdadır. Bu gün isə, artıq ölkəmizdə, nəqliyyatın müxtəlif növləri milli təsərrüfatın prioritet sahələri kimi fəaliyyət göstərir. Müxtəlif nəqliyyat növlərinin qarşılıqlı əlaqəli fəaliyyəti təmin edilməklə daşıma sifarişlərinin səmərəli tamamlanması istiqamətində davamlı işlər görülür. Bütün hallarda isə, yol necədirsə həyat da o cürdür və daşımaların səmərəliliyinin yüksəldilməsi üçün, ilk növbədə,

avtomobil yollarının inkişaf etdirilməsi zəruridir.

Məlumdur ki, bütün nəqliyyat növlərinin, o cümlədən avtomobil nəqliyyatının səmərəli fəaliyyət göstərməsində xüsusi əhəmiyyət kəsb edən infrastruktur sahələrdən biri də texniki xidmət və təmir müəssisələridir. Daşıma vasitələrinin sazlığına xidmət edən bu müəssisələrin fəaliyyətinin müasir tələblərə uyğun qurulması, servis müəssisələrinin texniki-texnoloji silahlanmasının nəqliyyat parkı ilə uzlaşdırılması, servis işlərində yeni texnika və texnologiyanın səmərəli tətbiqi məqsədilə müvafiq ixtisaslaşmanın aparılması məqsəduyğun olardı. Texniki xidmət müəssisələrinin dinamik inkişafı məqsədilə texniki-texnoloji və kadr təminatı ilə bağlı müvafiq investisiya layihələrinin, qısa və uzunmüddətli proqnozlaşdırmanın, eləcə də cari müddətə biznes-planın işlənməsi və icrası zəruri hesab olunur [39, 129].

Qeyd edildiyi kimi, nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin səmərəli təşkilinin mühüm amillərindən biri də daşıma vasitələrinin istismara yararlılığının, texniki sazlığının, fasiləsiz fəaliyyətinin təmin edilməsidir. Ümumilikdə isə, istənilən şəraitdə yol-nəqliyyat kompleksinin fasiləsiz istismarına xidmət edən hər bir infrastruktur sahə mühüm əhəmiyyət kəsb edir. O cümlədən, daşıma vasitələrinin istismara yararlılığını təmin edən servis müəssisələrinin fəaliyyətinin səmərəli təşkili ümumilikdə daşıma prosesinin uğurlu nəticəsi üçün mühüm rola malikdir. Ona görə ki, nəqliyyat vasitələrinin texniki sazlığına xidmət edən infrastruktur müəssisələrin beynəlxalq standartlara və nəqliyyat parkının tələblərinə uyğun müasir texnika və texnologiya ilə təchiz edilməsi, nəticə etibarı ilə daşıma proseslərinin fasiləsizliyini təmin edir. Servis müəssisələrinin müvafiq diaqnostik avadanlıqlar, nəzarət-ölçü cihazları, texniki qulluq və cari təmirlər üçün lazımi maşın və avadanlıqlarla təchiz olunması vacibdir. Eyni zamanda, istər nəqliyyat sisteminin, istərsə də infrastruktur sahələrin müasir tələbata uyğun səmərəli fəaliyyət göstərməsi üçün müxtəlif sahibkarlıq formalı müəssisələrin qarşılıqlı fəaliyyətinin təşkil edilməsi, daşıma xidmətlərinin təhlükəsizliyi və ekoloji uyğunluğu üçün texnoloji funksiyaların dəqiq yerinə yetirilməsi zəruridir. Eyni zamanda, paralel olaraq, vahid rəhbərlik və dispetçerləşdirmə vasitəsi ilə nizam-intizama nəzarətin gücləndirilməsi də məqsəduyğun olardı [39, 177, 183].

Məlumdur ki, respublikamızın avtomobil parkı, ayrı-ayrı ölkələrdə istehsal

olunmuş müxtəlif markalı avtomobillərlə daim zənginləşir. Ona görə də Azərbaycan Respublikasında, xüsusən iri şəhərlərdə texniki və texnoloji baxımdan müasir səviyyədə silahlanmış, müasir tələblərə cavab verən servis müəssisələrinin yaradılması, səmərəli fəaliyyətinin təşkil edilməsi və eyni zamanda bu müəssisələrin daim inkişaf etdirilməsi ən aktual problemlərdən biridir. Texniki xidmət və təmirin çevik təşkili və keyfiyyətinin yüksəldilməsi məqsədilə texniki-texnoloji təchizat ilə bərabər, avtoservis xidmətləri göstərən fiziki və hüquqi şəxslərin fəaliyyətinin səmərəli təşkili də mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bunun da vacib şərtlərindən biri odur ki, avtoservis müəssisələrinin sayı və potensialı nəqliyyat parkının tərkibi və gücü ilə birləşərək birini tamamlamalıdır. Servis müəssisələri elə sayda və gücdə olmalıdır ki, həm nəqliyyat parkının texniki xidmət və cari təmirə olan ehtiyacını ödəyə bilsin, həm də özünün uzunmüddətli səmərəli (rentabelli) fəaliyyətini təmin etmiş olsun. Aydındır ki, avtoservis müəssisələrinin sayı və gücü nəqliyyat vasitələrinin sayı və tərkibindən asılıdır. Ona görə də texniki xidmət və təmir müəssisələrinin sayı nəqliyyat vasitələrinin sayı ilə düz mütənəsnəlik təşkil edir. Bu halda Bakı, Sumqayıt, Gəncə, Mingəçevir və s. iri sənaye şəhərlərində texniki xidmət müəssisələrinin də say və çeşidinin çoxluğu labüddür. Bu isə keyfiyyətli avtoservis xidmətləri ilə bərabər ətraf mühit amillərinin, ekoloji mühitin də nəzərə alınmasını zəruri edir [39, 68, 106, 130, 204].

Hal-hazırda respublikamızda, xüsusilə iri şəhərlərdə müasir tələblərə və beynəlxalq standartlara uyğun texniki xidmət və təmir müəssisələri fəaliyyət göstərsə də, xidmət və keyfiyyət səviyyəsi aşağı olan bir çox avtoservislər də mövcuddur. Aşağı keyfiyyətli servisin nəticəsidir ki, hərəkət intensivliyinin sıx olduğu iri şəhərlərdən (xüsusilə, Bakı şəhərində) götürülmüş hava nümunəsinin tərkibində insan sağlamlığı və canlı aləm üçün təhlükəli olan birləşmələrin miqdarı normallaşdırılan həddən 40 dəfə çoxdur. Bu isə nəticədə insanlar arasında və digər canlı aləmdə müxtəlif xəstəliklərin yaranmasına, yaşıllıqların məhvinə, məhsuldar torpaqların azalmasına və s. səbəb olur [120, 157, 164].

Keyfiyyətli avtoservis xidmətlərinin göstərilməsi həm də bacarıqlı, müasir avtoparkın tələblərinə bələd olan kadrların – ustaların olmasını tələb edir. Son illər bu

sahədə kadr hazırlığı ölkəmizdə fəaliyyət göstərən ixtisaslaşmış servis mərkəzləri vasitəsilə xaotik şəkildə həyata keçirilir. Lakin kadrların hazırlıq səviyyəsinə, onların avtoparkın tələblərinə uyğunluğuna hər hansı nəzarət mövcud deyildir. Bütün avtomobillərin iş prinsipi oxşar olsa da, avtomobillər quruluş və ehtiyat hissələrinə görə biri-birindən ciddi şəkildə fərqlənir. Keçmiş texnikayla çalışmaq bacarığına malik kadrların yeni avtomobillər ilə səmərəli və keyfiyyətlə xidməti qeyri-mümkündür. Məhz bu baxımdan da, ölkəmizdə ixtisaslaşmış kadr hazırlığının həyata keçirilməsi məqsədilə müasir texnikayla silahlanmış texniki peşə məktəblərinin yaradılması zəruridir [39, 63, 176, 186].

Müşahidələr göstərir ki, kadr hazırlığı avtoservis fəaliyyəti ilə məşğul olan xarici firmalar tərəfindən köhnə kadrları, xaricə göndərməklə onların müasir texniki tələblərə uyğunlaşdırılması, yeni şagirdlər qəbul edib, onların xaricdə kurs keçməsinə şərait yaratmaq və nəhayət bütün bu işləri Azərbaycanda həyata keçirmək üçün müasir texnika və texnologiyaya malik yeni texniki peşə məktəbləri yaratmaq kimi formalarda həyata keçirilə bilər. Təbii ki, göstərilən variantlardan Azərbaycan Respublikası üçün ən optimalı üçüncüsüdür. Respublikamızda müasir tələblərə cavab verən peşə məktəblərinin yaradılması avtoservis xidmətlərinin key-fiyyətinin yaxşılaşdırılması ilə ətraf mühitə zərərli təsirləri də azaltmağa imkan verir. Belə texniki peşə məktəblərinin respublikamızın ayrı-ayrı regionlarında, xüsusilə nəqliyyat qovşaqlarında təşkil edilməsi daha səmərəli olar. Eyni zamanda da, avtoservis fəaliyyətilə məşğul olan müəssisələrin də beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri boyunca regionlar üzrə yerləşdirilməsi daha səmərəli olardı [29, 39, s.127-135].

Qeyd edilən tədbirlər kompleksinin səmərəliliyini təmin etmək üçün, ilk növbədə müvafiq müəssisələrdə mövcud tələblərə cavab verən, müasir avtomobillərin konstruktiv xüsusiyyətlərini, təmir və servis texnologiyasını, kompüter işini mükəmməl bilən kadrlar çalışmalıdır. Beləliklə, müasir konstruksiyaya malik avtonəqliyyat vasitələrinə servis xidmətilə (texniki xidmət və təmir) məşğul olan müəssisələri lazımi kadrlarla təmin etmək üçün müasir texnika və texnologiya ilə təmin edilmiş texniki peşə məktəbləri təşkil edilməsi, yeni məktəblərin yaradılmasında, köhnə texniki peşə məktəblərinin bazasından istifadə olunması, kadr hazırlığı üçün

müəssisələrin yaradılmasında maliyyə mənbəyi kimi, Azərbaycanda avtonəqliyyat vasitələrinə servis xidmətilə məşğul olan xarici və müştərək müəssisələrin potensialından istifadə, özəl sektorun bu sahəyə marağını stimullaşdırmaq məqsədilə müvafiq güzəştlər paketinin təklif edilməsi, yeni yaradılan texniki peşə məktəblərində kadr hazırlığının avtoservis müəssisələrinin sifarişi əsasında həyata keçirilməsi, avtomobil nəqliyyatının mənfi ekoloji təsirlərini nəzərə alaraq, bu istiqamətdə də xüsusi kadrların hazırlanması məqsəduyğun olardı [39, 63,s.194-218].

Son illər respublikamızın avtomobil parkı ayrı-ayrı ölkələrdə istehsal edilmiş, müasir istismar xüsusiyyətlərinə və keyfiyyətli quruluşa malik nəqliyyat vasitələri ilə zənginləşmişdir. Ancaq nəzərə alsaq ki, avtomobil parkının köhnəlmə göstəricisi onun yeniləşmə göstəricisini çox qabaqlayır, onda məlum olar ki, heç vaxt təmir və texniki xidmət müəssisələri olmadan keçinmək olmaz. Deməli, bu müəssisələrin fəaliyyəti qaçılmazdır, eyni zamanda çalışmaq lazımdır ki, ekosistemə təsir mini-mum həddə olsun. Bunun üçün, ilk növbədə təmir və texniki xidmət müəssisələrində işləyən kadrların maarifləndirilməsi və onlarda ətraf aləmin mühafizəsi üçün xüsusi maraqların yaradılması məqsəduyğun hesab edilir.

Bu kadrların zərərli maddələrin təfsilatı ilə tanış edilməsi, ətraf mühitə atılan zərərli maddələrin tərkibinin göstərilməsi və onların miqdarının minimuma endirilməsi üçün xüsusi üsullardan istifadə edilməsi zəruridir. Araşdırmalardan aydındır ki, SSRİ dövründə avtomobil nəqliyyatında sahəvi işlərin tarifləşdirilməsi, habelə işçilərin ixtisaslarına müvafiq olaraq tarif dərəcələrinin verilməsi, onların iqtisadi bilikləri və təhsili nəzərə alınmaqla avtomobilləri, yol tikinti maşınlarını və bun-larla birlikdə işlədilən aqreqatları təmir edən müəssisələrin, şın təmiri müəssisələrinin və avtomobil təsərrüfatlarının işçiləri üçün Vahid tarif-ixtisas məlumat kitabı üzrə aparılırdı. Hazırda da bu məlumat kitabının yeniləşdirilməsi və müvafiq tələblərdən istifadə etmək məqsəduyğun olardı [39, 63].

Müşahidələr göstərir ki, Azərbaycan Respublikasında avtoservis xidmətləri sahəsində kadr hazırlığına heç bir nəzarət edilmir. Yəni kadrların bacarığı, çalışdığı sahə haqqında biliyi, təcrübəsi və s. göstəricilərinə dair heç bir məsuliyyət daşın-mır. Ona görə də şəhərimizin ayrı-ayrı yerlərində texniki xidmət və təmir sahə-sində

təcrübəsi çox cüzi olan ustalara tez-tez rast gəlinir. Belə olan halda, avto-nəqliyyat vasitələrinin keyfiyyətli təmirindən danışmağa dəyməz. Texniki xidmət və təmirin tələbata uyğun yerinə yetirilməsi üçün, ilk növbədə bu fəaliyyətlə məşğul olan müəssisələrin kadr təminatı günümüzün tələblərinə uyğun olmalıdır.

Bu məqsədlə kadrların sertifikatlaşdırılması da məqsədəuyğun olardı. İstənilən halda, lazımi tələblərə cavab verməyən kadrları avtoservis xidmətlərindən kənarlaşdırmaq, ya da onların günümüzün tələblərinə uyğun hazırlanmasını təmin etmək üçün uyğun kadrların sertifikatlaşdırılması zəruridir. Sertifikatı olmayan, texniki xidmət və təmir üzrə çalışan kadrlara qarşı müəyyən sanksiyalar (cəri-mələr) tətbiq edilsin. Texniki xidmət və təmir sahəsindəki xaotiklik yüzlərlə baca-rıqsız, yəni bu sahədə heç bir təcrübəsi olmayan “ustaların” yaranmasına səbəb olmuşdur. Respublikanın aparıcı nəqliyyat növlərindən biri olan avtomobil nəqliyyatının texniki sazlığının təminatı ilə məşğul olan bu sahənin səmərəliliyinin yüksəldilməsi, xaotikliyin aradan qaldırılması, yuxarıda qeyd edilən “ustaların” təkmilləşdirilməsi və nəticədə avtonəqliyyat vasitələrinin təmir və texniki xidmətinin maksimum səviyyədə təşkil edilməsi üçün lazımi təbirlərin həyata keçirilməsi zəruridir. “Hər şeyi kadrlar həll edir” prinsipinə əsaslanaraq, demək olar ki, bu tədbirlərin özəyini kadr hazırlığının təkmilləşdirilməsi təşkil edir. Texniki xidmət və təmir müəssisələrinin kadr təminatının ödənilməsi və bu sahəyə kadr axınının təşkili üçün müəyyən həvəsləndirici təkliflərin verilməsi məqsədəuyğun olardı. Bir sözlə avtoservis müəssisələrində çalışan işçilərin sosial vəziyyətinin yaxşılaşdırılması, maddi rifahının yüksəldilməsi və s. kimi məsələlərin daim diqqət mərkəzində olması vacibdir [6, 39, 29, 63].

Avtonəqliyyat vasitələrinin təmir və texniki xidmətini vaxtlı-vaxtında və keyfiyyətlə həyata keçirmək üçün kadr hazırlığı ən vacib məsələlərdən biridir. Ancaq kadr hazırlığı ilə bərabər müəyyən kompleks tədbirlərin də həyata keçirilməsi zəruridir. Bu kompleks tədbirlər planına texniki-texnoloji, təşkilati, ideya-tərbiyəvi, psixoloji, sosial və iqtisadi tədbirlər aiddir. Ümumilikdə, isə beynəlxalq standartlara müvafiq diaqnostik xidmət və tənzimləmə texniki vasitələrinin (ava-danlıqların), yeni texnoloji metodların tətbiqi, ixtisaslaşdırılmış kadrların hazırlanması və yerləşdirilməsi, texnoloji avadanlıqların düzgün yerləşdirilməsi, maksimum nəticələr

əldə etmək üçün maarifləndirmə tədbirlərinin işlənilib hazırlanması və tətbiq edilməsi, servis müəssisələrinin və onların ayrı-ayrı bölmələrinin mən-fəətlı işləmələrinin təmin edilməsi, servis müəssisələrinin işinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi məqsədilə qabaqcıl ölkələrdəki təcrübənin öyrənilməsi və tətbiqinin təmin edilməsi, texniki xidmət və servis müəssisələrinin material-texniki, enerji, əmək və maliyyə resurslarına olan tələbatının ödənilməsi, avtoservis xidmətləri göstərən müəssisələrin müəyyən ərazilərdə (poliqonlarda) cəmləşdirilməsi, bu sahədə zamanətli xidmətlərə keçid üçün kompleks tədbirlər planının işlənilib hazırlanması və tətbiq edilməsi zəruridir.

Göründüyü kimi, texniki xidmət və təmir müəssisələrinin fəaliyyətinin, günümüzün tələblərinə uyğun təkmilləşdirilməsi üçün kadr hazırlığı ilə yanaşı digər tədbirlərin də həyata keçirilməsi vacibdir. Bunlardan ən başlıcası texniki xidmət və servis müəssisələri üçün texniki-texnoloji avadanlıqlar, ehtiyat hissələri, ehtiyat avadanlıqları, avtomobil şinləri, digər istismar, təmir və köməkçi materialların istehsalı üzrə müəssisələrin fəaliyyətinin bərpa edilməsi və ya yeni sənaye müəssisələrinin layihələndirilməsi və tikilib istifadəyə verilməsidir. Belə müəssisələri yerli iş adamlarına sərfəli şərtlər təklif edib, onların bu sahəyə marağını artırmaqla yaratmaq olar. Eyni zamanda bu işləri xarici investorlar cəlb etməklə, birgə müəssisələrin yaradılması yolu ilə də həyata keçirmək mümkündür. Bu müəssisələrin yaradılması respublikamızda avtonəqliyyat vasitələrinə təmir və texniki xidmətin keyfiyyətinin yüksəldilməsilə yanaşı, həm də işsizlik probleminə də kömək etmiş olar.

Qeyd edildiyi kimi, nəqliyyat həm istehsal prosesinin başlanması, həm də səmərəli yekunlaşması üçün ciddi rol oynayır. Belə ki, xammal və işçi qüvvəsinin müəssisəyə, eləcə də hazır məhsulların istehlakçılara çatdırılması nəqliyyat xidmətləri vasitəsilə yerinə yetirilir ki, bu da fasiləsiz və səmərəli fəaliyyətin başlıca şərtidir. Belə bir fəaliyyətin təşkili üçün isə, ilk növbədə, təbii ki, nəqliyyat sisteminin özünün operativ fəaliyyətinin təmin olunması, keyfiyyətli və təhlükəsiz daşıma xidmətlərinin göstərilməsi zəruridir. Bütün bunlar isə, yalnız nəqliyyat sisteminin səmərəli idarə olunması ilə əlaqədardır, daha doğrusu, təkmil idarəetmə olmadan operativ, təhlükəsiz və səmərəli nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi qeyri-mümkündür [26, 63, 225, 232].

Bu baxımdan da, nəqliyyat xidmətlərinin lazımi formada və səviyyədə təşkili

məsələsinə kompleks şəkildə yanaşmaq daha məqsədəuyğundur. Qeyd olunduğu kimi, nəqliyyatın başlıca vəzifəsi cəmiyyətin daşımalarına olan tələbatının vaxtında, təhlükəsiz və minimum məsrəflərlə ödənilməsindən ibarətdir. Bu şərtlərin özünü doğrultması isə nəqliyyat vasitələrinin sazlığından, yolların istismara yararlılıq və buraxıcılıq səviyyəsindən, səmərəli və operativ idarəetmə qabiliyyətinə malik müasir dünya görüşlü kadrların olmasından, eləcə də hərəkətin düzgün təşkilindən çox asılıdır. Ona görə də nəqliyyat sisteminin səmərəli idarəedilməsi dedikdə, təkmil infrastruktur təminatının olması və infrastruktur sahələrin idarə edilməsi nəzərdə tutulur [29, 39, 82].

Məlum olduğu kimi, infrastruktur təminatın təkmilləşdirilməsində başlıca məqsəd, məhz nəqliyyatın üzərinə düşən vəzifənin layiqincə yerinə yetirilməsinə nail olmaqdır. Ona görə də, bu istiqamətdə aparılan araşdırmalar nəqliyyat prosesinə təsir edən bütün amilləri əhatə etməlidir. O cümlədən, idarəetmə prosesinin səmərəli təşkili üçün, avtomobil parkında cərəyan edən sürətli dəyişiklikləri də nəzərə almaq lazımdır, çünki avtomobillərin istismar keyfiyyətləri dəyişdikcə, bu, təbii ki, daşınma prosesinə, eləcə də nəqliyyat vasitələrinə göstərilən avtoservis xidmətlərinə də təsirsiz ötürsün.

Qeyd olunduğu kimi, ölkəmizin avtonəqliyyat parkında müasirləşmə və inkişaf nəqliyyat vasitələrinin növündə, konstruksiyasında da özünü göstərmişdir. Ölkənin avtonəqliyyat parkı davamlı olaraq xaricdə istehsal edilən müasir konstruksiyaya malik avtomobillərin hesabına genişlənir. Statistik rəqəmlər də qeyd edilənləri bir daha təsdiq edir. Statistika görə 2000-ci ildə xarici ölkələrdə istehsal edilmiş avtomobillər respublikamızın avtomobil parkının 27%-ni təşkil edir-disə, 2010-cu ildə bu göstərici 56%, 2014-2018-ci illər üçün isə 75-80%, 2020-ci il üçün isə 87% təşkil edir. Bütün bunları aşağıdakı cədvəldən də aydın görmək olar:

Cədvəl 3.2.3

Minik avtomobillərinin markalarına görə bölgüsü, ədəd

	2000	2008	2009	2010	2012	2016	2018	2019	2020
Cəmi	332026	700080	759203	815683	958594	1136983	1170672	1214093	1264542
Zaporojests və modif,	11594	6890	6927	6651	6090	5944	6034	6023	6017
Oka-111	...	1424	1791	1913	2 094	2078	2075	2064	2059
Tavriya	...	535	554	571	689	692	685	677	673
Vaz-2101, 03-06	162354	192766	197808	203904	201656	200777	199776	199852	199115
Vaz-2102, 2104 və modif.	8868	13770	12773	13110	15143	14922	14947	14942	14925
Vaz-2108, 2109 və modif.	10821	37469	43783	50097	24591	24515	24545	24532	24520
Vaz-2105, 2107 və modif.	19639	93625	103 152	119300	126612	127811	126749	126719	126687
Vaz-2121 və modif.	10443	19923	20 074	21258	27638	38501	34491	34557	34703
Moskviç və modif.	35557	27863	27597	26906	25771	25170	25292	25088	25009
Qaz-24 və modif.	26122	26901	26 892	27252	27415	26440	26444	26303	26217
Qaz-3102 və modif.	9024	22999	22 346	21305	21849	21299	21074	20905	20807
Uaz-469 və modif.	6643	7027	6589	6151	2539	2439	2441	2419	2411
Digər minik avtomaşınları (MDB)	10645	6268	7883	5469	47180	53547	56595	53864	54363
BMW	2 421	17730	19659	17375	20133	25095	26167	27527	29718
Opel	707	12522	12467	19125	30956	42778	44037	48984	53938
Mercedes	4653	87177	98961	109176	148521	193366	199016	203493	206483
Wolkswagen	776	5707	7593	9289	15489	20178	21418	22032	22360
Audi	537	1895	2315	2737	2911	4390	4940	5162	5314
Ford	1059	3 852	3994	3962	5219	8547	9897	11891	14843
Shevralet	128	1718	2494	2698	7080	11689	15972	20522	28088
Cadillac	17	106	303	150	219	324	339	359	383
Buick	14	13	45	49	82	80	85	97	103
Lincoln	22	64	290	99	101	104	108	116	122
Chrysler	151	543	756	752	27	3	2	2	2
Rover	51	732	642	642	91	97	93	92	93
Oldsmobil	13	8	9	9	14	15	16	16	16
Volvo	477	1 221	1 740	980	990	1111	1241	1277	1332
Talbot	25	19	15	15	23	22	23	23	22
Saab	37	118	94	97	54	59	58	59	59
Reno	1 592	2 668	2 707	2 659	3 064	4800	7483	10193	10940
Peugeot	345	2130	2 017	1 807	1 592	1917	1934	2186	2354
Sitroyen	55	122	304	307	93	223	279	293	297
Toyota	909	16 529	21 896	23949	33 775	47282	50797	56822	64770
Mazda	225	832	1 463	1 449	1 990	3729	4033	4 234	4 433
Suzuki	42	363	698	704	617	821	850	854	872
Nissan	1252	15084	17342	18007	22784	32674	33245	33848	34479
Mitsubishi	461	8335	10337	12 343	18504	21378	21554	21666	21817
Honda	181	1160	2160	2814	4 017	5414	5596	5953	6473
Subaru	26	1239	1532	1572	1 749	2071	2102	2117	2144
Datsun	29	69	63	59	24	26	29	30	30
Dayxatsu	12	68	55	49	222	222	227	226	227
Alfa Romeo	147	436	547	543	201	202	211	224	233
Fiat	258	1 554	1 574	1 460	2 904	4336	4609	4820	5023
Daewoo	2 334	6 391	6 889	7 245	8 169	10793	10770	10 753	10 774
KIA	625	4 882	7 295	10 305	19 344	31202	34186	37901	43444
Skoda	67	249	261	260	736	927	954	1110	1388
Tatra	4	16	21	11	1	1	1	1	1
Tofaş	664	6 966	6 831	7 137	6 390	6276	6233	6206	6188
Hyundai	...	19494	24 867	31 028	44 411	62145	68179	74193	81071
Jaguar	...	101	47	36	150	242	253	265	301
Asiya	...	49	103	102	23	23	22	23	23

CHERY	...	698	978	1 069	1 550	2333	2398	2437	2469
LANDROVER	...	721	1 081	1 215	3 0	5484	6048	6639	7237
İnfiniti	...	518	1 147	1 197	1 601	1782	1796	1800	1814
Lexus	...	1 635	2 716	3 012	6 069	8965	9724	10139	10473
Azsamand	...	3 574	3 645	3 701	2 782	3381	3451	3456	3457
Porsche	...	255	494	497	958	1734	1899	2029	2125
Digər xarici minik avt.	...	13057	8837	8664	10667	24607	27249	34078	39303

Mənbə: "Azərbaycanın nəqliyyatı" statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2021, səh.41-42.

Cədvəl 3.2.3.-dən də göründüyü kimi, respublikamızın avtomobil parkı zən-gin çeşidə malikdir. Yalnız, 2000-2019-cu illər ərzində ölkədə xarici avtomobil-lərin sayı 14,0 dəfə artmışdır. O cümlədən, bu müddət ərzində ayrı-ayrı markalar üzrə artım belə olmuşdur: BMW-8,1 dəfə, Mercedes-21,3 dəfə, Volksvagen-9,8 dəfə, Audi-4,3 dəfə, Şevrolet-19,5 dəfə, Volvo-3,6 dəfə, Pejo-5,8 dəfə, Toyota-24,1 dəfə, Honda-11,9 dəfə, KIA-11,7 dəfə, Tofaş-10,3 dəfə, Opel-17,6 dəfə, Nissan -13,9 dəfə və s. Eyni zamanda, 2009-2012-ci illər ərzində ölkədə yalnız minik avtomobillərinin sayı 199391 ədəd artmışdır ki, bunun da 88-90%-ni MDB məkanından xaricdə istehsal edilmiş avtomobillər təşkil edir. Konkret markalara gəldikdə isə, 2009-2012-ci illərdə BMW - 474 ədəd, Mercedes - 49560 ədəd, Volksvagen - 7896 ədəd, Şevrolet- 4586 ədəd, Opel - 18489 ədəd, Nissan - 5442 ədəd artmışdır. Cədvəldən göründüyü kimi, hətta elə avtomobillər də vardır ki, avtomobil parkına son 5-6 il ərzində daxil olmuşdur. Eyni zamanda, 2012-2020-ci illərdə də avtomobil parkının sayı, əsasən, xarici avtomobillər hesabına artmışdır. Bütün bunlar, ölkədə nəqliyyat sistemi ilə yanaşı, parkın da inkişaf etdiyini, say, çeşid və müasirlik baxımından sürətlə zənginləşdiyini göstərir.

Beləliklə, yuxarıda verilmiş məlumat və aparılmış təhlillər ölkəmizin avtomobil parkının inkişaf dinamikasını ifadə edir. Təbii ki, bu dinamikanın əsasında milli iqtisadiyyatın uğurları, ölkəmizdə həyat səviyyəsinin yüksəldilməsi istiqamə-tində həyata keçirilən tədbirlər, əhalinin maddi-rifah halının yüksəlməsi, dünya avtomobil sənayesində intensiv cərəyan edən dəyişikliklər, ölkəmizin qlobal məka-na sürətli integrasiyası və s. kimi məsələlər dayanır. Bununla belə, respublikamızın avtomobil parkında müşahidə edən dəyişikliklər, digər əlaqədar sahələrdə də müvafiq addımların atılmasını zəruri edir. Yolların genişləndirilməsi və abadlaşdırılması, avtoservis müəssisələrinin və xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi, multimodal daşımaların

artırılması, yanacağın keyfiyyətinin yüksəldilməsi, ətraf mühitə mənfi təsirlərin qarşısının alınması və s. həyata keçiriləcək tədbirlərin prioritetlərinə aid-dir. Xüsusilə, avtoservis xidmətlərinin keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması, keyfiyyətli xidmətlərə əlçatanlığın təmin olunması, nəqliyyat parkının tərkibinə uyğun olaraq avtoservis xidmətlərinin ixtisaslaşdırılması çox vacibdir.

3.3. Nəqliyyat sisteminin texniki-iqtisadi göstəricilərinin təhlili və qiymətləndirilməsi

Nəqliyyat istehsalın ən mühüm və zəruri şərtlərindən biri olaraq, məhsulun istehsalçıdan istehlakçıya, eləcədə işçi qüvvəsi və istehsal vasitələrinin müəssisəyə çatdırılması kimi mühüm funksiyaları yerinə yetirilir. Təbii ki, bütün bu vəzifələrin icrasında, respublikamızda mövcud olan nəqliyyat növləri (dəmir yolu, su, hava, boru kəməri, avtomobil) qarşılıqlı fəaliyyət göstərirlər. Eyni zamanda, qeyd edilən nəqliyyat növləri arasında avtomobil nəqliyyatı istər idxal-ixrac daşımaları, istər respublika daxili daşımalar, istərsə də respublika ərazisindən keçən tranzit daşınmaların yerinə yetirilməsində daim öz prioritetliyini qoruyub saxlamışdır.

1990-cı ildən başlayaraq keçmiş müttəfiq respublikalar arasında iqtisadi əlaqələrin və istehsal proseslərinin pozulması səbəbindən nəqliyyat sistemində müşahidə edilən tənəzzül 1995-ci ildən başlayaraq irəliləyişlərlə əvəz olunmağa başladı. İstər yük daşınmalarında, istərsə də sərnişin daşınmalarında tədricən inkişaf nəzərə çarpırdı. Qonşu dövlətlərlə həm ayrı-ayrı fiziki və ya hüquqi şəxslər səviyyəsində, həm də dövlət və ya müəssisələr səviyyəsində qarşılıqlı əlaqələr yaranırdı ki, bu da nəqliyyat sisteminə müsbət təsir göstərirdi. Eyni zamanda, respublikaya müasir standartlara uyğun iritutumlu kamfort avtobuslar, böyük yük-götürmə və keçicilik qabiliyyəti olan iri tonnajlı yük avtomobilləri, müasir konstruksiyaya malik minik avtomobillərinin gətirilməsi, hava və dəmir yolu limanlarının yenidən qurulmasına başlanılması milli nəqliyyat sisteminin sürətlə formalaşmasına şərait yaratdı. Təbii ki, sürətlə formalaşan nəqliyyat sistemi, ölkənin sosial-iqtisadi

tərəqqisində öz rolunu bərpa etdi və milli iqtisadiyyatın mühüm tərkib hissəsinə çevrildi.

Qeyd edildiyi kimi, nəqliyyatın iqtisadiyyatı milli təsərrüfatın vacib və gərəkli sahələrindən biridir. Nəqliyyat milli təsərrüfatın sənaye, turizm, kənd təsərrüfatı kimi ayrı-ayrı sahələrinin fəaliyyətini əlaqələndirir, məhsulun istehsalçıdan istehlakçıya çatdırılmasını təmin edir, ölkənin müdafiə qabiliyyətinin möhkəmləndirilməsində mühüm rol oynayır. Azərbaycanda fəaliyyət göstərən nəqliyyat növlərindən hər birinin iqtisadi göstəriciləri birbaşa ölkənin ümumi iqtisadi göstəricilərinə təsir edir, çünki nəqliyyat milli iqtisadiyyatın ayrı-ayrı sahələrini birləşdirən həlqədir. İstər sərnişin daşınması, istərsə də yük daşınmaları zamanı nəqliyyat müəssisələri və müştərilər, sərnişinlər və sürücülər, yük alanlar və yük göndərənlər yükləmə-boşaltma məntəqələri və s. tərəflər arasında müxtəlif münasibətlər (inzibati, mülki, hüquqi və s.) yaranır. Tərəflər arasında yaranan münasibətləri tənzimləmək məqsədilə müasir tələblərə uyğun, beynəlxalq normalara cavab verən hərtərəfli normativ-hüquqi bazanın yaradılması və ya əvvəldən mövcud olanın göstərilən istiqamətlərdə təkmilləşdirilməsi məqsədəuyğun olardı [39, 63, 52].

Bütün dövrlərdə aktual olan milli maraqlar və təhlükəsizlik kimi məsələlər müasir qloballaşma şəraitində daha da ciddi yanaşma tələb edir. Qloballaşmanın milli dövlətlərə ehtimal edilən mənfi təsirləri antiqlobalizm tədbirlərini gücləndirməyi, mənfi təsirləri neytrallaşdırmağı zəruri edir. Ona görə ki, beynəlxalq iqtisadiyyata intensiv integrasiya etmək, qlobal məkanda cərəyan edən sosial-iqtisadi və siyasi proseslərin iştirakçısı olmaq, dünya bazarına rəqabətə davamlı milli məhsullarla çıxmaq və s. müasir dövrdə milli təsərrüfatların davamlı və dinamik tərəqqisinin zəruri şərti kimi çıxış edir. Qeyd olunanlar isə, nəticədə bir sıra xarici amillərin milli təsərrüfatlara təsirlərinin artması ilə müşahidə olunur. Belə bir şəraitdə ölkə əhalisinin layiqli həyat səviyyəsinin təmin olunması, insanların normaya uyğun həcmdə və keyfiyyətdə istehlak məhsulları ilə təchiz olunması xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Bunları nəzərə alaraq, hazır məhsulları istehlakçılara və müvafiq bazarlara çatdırmaqla istehsal prosesinin davamlı və rentabelli olmasını təmin edən nəqliyyat sistemi normal həyat səviyyəsinin formalaşdırılmasında xüsusi mövqeyə malikdir. Ümumiyyətlə,

nəqliyyat istər təhlükəsizlik, istər ümumi iqtisadi tərəqqi, istərsə də insanların normal yaşayışı və fəaliyyətinin təmin edilməsi baxımından hər zaman xüsusi əhəmiyyətə malikdir. Nəqliyyat sektorunun ölkə iqtisadiyyatında tutduğu mövqeni əks etdirən statistik məlumatlardan aydın olur ki, 2000-ci ildən etibarən nəqliyyat sektorunun makroiqtisadi göstəriciləri dəfələrlə yüksəlmişdir ki, bu da sektor üzrə həyata keçirilən çoxsaylı tədbirlərin və genişmiqyaslı layihələrin bariz nəticələridir. Konkret rəqəmlərin dili ilə desək, 2005-2018-ci illər ərzində sektor üzrə yaradılmış əlavə dəyər 5,9 dəfə, əldə edilmiş ümumi və xalis mənfəət, uyğun olaraq 6,0 və 6,6 dəfə, müddətli işçilərin orta illik sayı 1,5 dəfə, orta aylıq nominal əmək haqqı 10,2 dəfə, əsas fondlar 4,7 dəfə, əsas kapitalla yönəldilmiş investisiyalar 55,3 dəfə artmışdır [28, 29, 284].

Bununla belə, ümumilikdə sahəyə aid texniki-iqtisadi göstəricilərin təhlili və qiymətləndirilməsi nəqliyyat sektorunun mövcud vəziyyəti haqqında daha dəqiq nəticəyə gəlməyə əsas verir. Ümumilikdə isə, qeyd edilənlərdən aydın olur ki, nəqliyyat sektoru sürətlə inkişaf edərək, milli iqtisadiyyatın vacib və mühüm bir tərkib hissəsinə çevrilmişdir.

Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisinə dair statistik rəqəmlərdən aydın olur ki, 2003-2018-ci illər ərzində nəqliyyat sektorunda yaradılmış əlavə dəyər 5,9 dəfə artaraq 1923 mln. manata çatmışdır. Lakin ölkə üzrə əlavə dəyər sektorun payı göstərilən müddətdə 1,6% azalaraq 6,3% təşkil etmişdir. Ümumilikdə, belə bir tendensiya ümumi və xalis mənfəət, əsas fondların həcmində də göstəricilərdə də özünü göstərir ki, bu da müvafiq göstəricilər üzrə ölkədə daha sürətli tərəqqinin müşahidə edilməsi ilə əlaqələndirilə bilər. Eyni zamanda, nəqliyyat sektorunda əsas kapitalla yönəldilən investisiyaların ölkə üzrə müvafiq göstəricidəki xüsusi çəkisinin 2003-2018-ci illərdə 4,5%-dən 11,2%-ə yüksəlməsi, nəqliyyatın milli iqtisadiyyatda rolunu, bu sektora verilən önəmi ifadə edir. Əlbəttə, ölkə üzrə əsas kapitalla yönəldilmiş investisiyaların, təxminən 1/10 cəlb edildiyi sahədə çalışanların sayının ölkə üzrə işçilərin orta illik sayının 8,1%-ni təşkil etməsi, əlavə dəyər 6,3, ümumi və xalis mənfəətdə, uyğun olaraq, 6,8 və 5,6%-lik paya malik olması kifayətləndirici hesab edilə bilməz. Bu baxımdan da, bütün bunlar nəqliyyat sektoru üzrə potensial imkanların tam reallaşdırılmadığını göstərir, həyata keçirilən layihə və tədbirlərin

davamlılığının zəruri olduğunu göstərir [28, 29, 113, 284].

Təbii ki, yük və sərnişin daşımaları sahəsindəki vəziyyəti araşdırmadan nəqliyyat sektorunun fəaliyyətini əhatəli şəkildə təhlil etmək qeyri-mümkündür. Bu mənada, yük və sərnişin daşımalarına dair texniki-iqtisadi göstəricilər ilə tanışlıq məqsəduyğun olardı. Statistik araşdırmalar göstərir ki, istər yük və sərnişin daşınması, istərsə də yük və sərnişin dövriyyəsi üzrə göstəricilərin dinamik yüksəlişinə nail olunmuşdur. Eyni zamanda, bu yüksəlişin bir səbəbi daşıma həcmnin artmasıdır, digər bir mühüm səbəbi də yeni-yeni əlaqələrin formalaşması, yol-nəqliyyat kompleksinin inkişafı kimi məsələlərdir.

Nəqliyyat sektorunda yük daşınmaları 2000-2014-cü illərdə 141811 min ton və ya 2,8 dəfə artaraq 221991 min ton olmuşdur. O cümlədən, 2000-ci ildə yük daşımalarının 19,8%-i dəmir yolu, 18,8%-i boru kəmərinin, 50,4%-i avtomobil nəqliyyatının, 10,9%-i dəniz, 0,1%-i isə hava nəqliyyatının payına düşmüşdür [284].

Cədvəl 3.3.1

Nəqliyyat sektorunda yük daşınmaları, min ton

	2008	2010	2012	2014	2016	2017	2018	2020
Cəmi	1893	196452	210862	221990	222461	226419	230144	188629
Dəmir yolu	27432	22349	23116	21795	15479	14558	13954	14631
Dəniz	11898	11714	12371	9934	5807	8344	8236	5982
Hava	43	40	82	124	160	173	208	458
Boru kəməri	55731	62458	57170	61534	59556	58490	58402	56040
Avtomobil	87989	99891	118123	128603	141459	144854	149344	111518

Mənbə: *"Azərbaycanın nəqliyyatı". Bakı, DSK, 2019, səh.10; "Azərbaycanın nəqliyyatı". Bakı, DSK, 2021, səh.10;*

Eyni təhlili 2014-cü il üçün apardıqda aydın olur ki, yük daşınmalarının 9,8%-i dəmir yolu, 4,5%-i dəniz, 0,06%-i hava, 27,7%-i boru kəməri, 57,9%-i avtomobil nəqliyyatının payına düşür. Ayrı-ayrı illərdə yüklərin, təqribən 54,1%-nin avtomobil nəqliyyatı ilə daşınması, bir daha bu nəqliyyat növünün aparıcı rolunu ifadə edir. 2014-2018-ci illərdə isə yük daşınmalarının artımı 8153 min ton olmuşdur. O cümlədən, 2018-ci ildə yük daşınmalarının 65,0%-i, 2020-ci ildə 59,1%-i avtomobil, 25,0%-i və 29,7%-i boru kəməri, 6,0%-i və 7,8%-i dəmir yolu nəqliyyatının payına düşüb. Ümumilikdə isə, müxtəlif illərdə yük daşınmalarının ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə strukturu aşağıdakı kimi olmuşdur.

Cədvəl 3.3.2-dən göründüyü kimi, bütün dövrlərdə aparıcı mövqe avtomobil nəqliyyatına məxsusdur və ümumi daşınmalarada bu nəqliyyat növünün xüsusi çəkisi

artmaqdadır. 2000-2020-ci illər ərzində də avtomobil nəqliyyatının xüsusi çəkisi 14,5%, boru kəmərinin xüsusi çəkisi 6,6% artıb. Dəniz nəqliyyatı və dəmir yolunun xüsusi çəkisi isə, baxılan müddətdə, uyğun olaraq, 7,3% və 13,8% azalıb.

Cədvəl 3.3.2
Nəqliyyat sektorunda yük daşınmalarının strukturu, faizlə

	2010	2012	2014	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi	100,0	100	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Dəmir yolu	11,4	11,0	9,8	6,9	6,4	6,0	6,5	7,8
Dəniz	6,0	5,9	4,5	2,6	3,7	3,6	2,5	3,2
Hava	0,02	0,04	0,06	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Boru kəməri	31,8	27,1	27,7	26,8	25,8	25,4	24,9	29,7
neft kəməri	25,4	20,5	20,6	19,8	18,8	18,0	16,5	18,4
qaz kəməri	6,4	6,6	7,1	7,0	7,0	7,3	8,4	11,3
Avtomobil	50,8	56,0	57,9	63,6	64,0	64,9	66,0	59,1

Mənbə: “Azərbaycanın nəqliyyatı” statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2019, səh.12;
“Azərbaycanın nəqliyyatı” statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2021, səh.10

Sərnişin daşınmalarında da oxşar mənzərə ilə rastlaşırıq. Bu sahədə də sürətli dinamika təmin edilmişdir. Son illər bəzi elektrik nəqliyyatı növləri dövriyyədən çıxsa da, bəzi nəqliyyat növü üzrə müəyyən azalmalar müşahidə edilsə də, ümumilikdə 2000-2014-cü illər ərzində 2,1 dəfə, 2014-2018-ci illər ərzində isə 1,1 dəfə artmışdır. Sərnişin daşınmalarının nəqliyyat növləri üzrə strukturuna nəzər saldıqda isə aydın olur ki, 2000-ci ildə sərnişinlərin 0,5%-i dəmir yolu, 13,5%-i metro, 85,3%-i avtomobil nəqliyyatı ilə daşındığı halda, 2014-cü il üçün bu rəqəmlər, uyğun olaraq, 0,1%, 11,8% və 88,0% təşkil edir. Eyni zamanda, 2020-ci ildə sərnişin daşınmalarının 6,3%-i metro, 93,4%-i avtomobil, 0,3%-i isə digər nəqliyyat növlərinin payına düşmüşdür. Göründüyü kimi, bu istiqamət üzrə də avtomobil nəqliyyatı dominant mövqedədir.

Cədvəl 3.3.3
Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması, 1000 sərnişin

	2008	2010	2012	2014	2016	2017	2018	2020
Cəmi, mln. sərnişin	1242,2	1387,3	1617,3	1828,3	1929,7	1973,4	2002,8	1177,6
Dəmir yolu	6394	4803	2668	2517	1978	2490	2841	2124
Dəniz	14	12	17	15	20	17	16	20
Hava	1396	1017	1599	1788	1980	2359	2399	578
Metro	200412	181146	195 642	215472	217516	228848	231016	74709
Avtomobil, mln. sərnişin	1033,9	1200,3	1417,4	1608,5	1708,2	1739,7	1766,6	1100,2

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>. “Azərbaycanın nəqliyyatı”. Bakı, DSK, 2021, səh.12;

Təbii ki, daşınmaların həcmində müşahidə edilən artımlar, bu sahənin digər göstəricilərinə də təsirsiz deyildir. Əldə edilən gəlirlərə dair statistik informasiyalar da

bunu bir daha təsdiq edir. Belə ki, 2000-2014-cü illər ərzində nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə edilən gəlir 9,8 dəfə, 2014-2018-ci illərdə isə 1,7 dəfə artmışdır. O cümlədən, müvafiq artımlar dəmir yolunda 2,8 dəfə, dəniz nəqliyyatında 1,7 dəfə, boru kəmərinə 65,6 dəfə, , avtomobildə 7,3 dəfə, metroda isə 9,6 dəfə olmuşdur. 2018-2020-ci illərdə isə əldə edilən gəlirlər 774,4 milyon manat və ya 12,4% artmışdır. Bununla belə, 2018-2020-ci illərdə əsas artım 968,3 milyon manat və ya 46,8% olmuş, digər nəqliyyat növlərində isə azalmalar baş vermişdir. Daha çox azalma, metro və avtomobil nəqliyyatından əldə edilən gəlirlərdədir ki, burada da əsas səbəb pandemiya zamanı tətbiq edilən məhdudiyyətlərdir. Əlbəttə, bu artımların başlıca səbəbi daşınma həcmının artması və daşınma məsafəsinin uzanması olsa da, burada qiymətlərin artımı da səbəblərdən biri kimi qəbul edilə bilər.

Cədvəl 3.3.4

Nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə olunan gəlir, min manat

	2000	2010	2014	2015	2016	2018	2019	2020
Cəmi	375131	65804	3678120	4005562	4780684	6231943	7081741	7006367
Dəmir yolu	85154	158 382	236303	232077	262435	270841	299772	274827
Dəniz	59051	107 221	102339	93990	160096	170567	180484	168987
Hava	63655	388 870	837820	828058	1053949	2066918	2396355	3035229
Boru kəməri	21946	1712629	1439109	1679770	2047004	2272532	2292011	2323741
neft kəməri	11930	1563281	1195644	1325903	1515830	1539697	1313258	1127013
qaz kəməri	10016	149 348	243465	353867	531174	732835	978753	1196728
Avtomobil	140661	669 927	1020030	1128662	1214938	1396899	1844202	1181960
Tramvay	92	-	-	-	-	-	-	-
Trolleybus	126	-	-	-	-	-	-	-
Metro	4446	28775	42519	43005	42262	54186	68917	21623

Mənbə: “Azərbaycanın nəqliyyatı” statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2019, səh.20;

“Azərbaycanın nəqliyyatı” statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2021, səh.16;

Nəqliyyat sektorunda əldə edilən uğurları “İpək yolu” - “Avropa-Qafqaz-Asiya” nəqliyyat dəhlizi timsalında nəzərdən keçirərkən, aydın olur ki, statistik informasiyalara görə 2014-cü ildə dəhlizin Azərbaycana məxsus hissəsində 58.2 milyon ton və ya 2000-ci ildən 100,0 faiz çox yük, 7.3 milyon nəfər və ya 2000-ci ildən 102,0% çox sərnəşin daşınıb. Yüklərin 49.8%-i avtomobil, 33,7%-i dəmir yolu, 16,5%-i dəniz nəqliyyatının payına düşmüş və daşınmaların həcmi bütün nəqliyyat növlərində, o cümlədən avtomobil nəqliyyatında 3,6 dəfə, dəmir yolu nəqliyyatında 1,3 dəfə, dəniz nəqliyyatında isə 1,6 dəfə çoxalıb. 2014-cü ildə “İpək yolu” nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə daşınmış yüklərin 21,9 faizini və ya 12.8 milyon tonunu tranzit yüklər

təşkil edib. 2000-ci illə müqayisədə bu yüklərin həcmi 4,2 milyon ton və ya 1,5 dəfə artıb. 2014-cü ildə yük daşınmaları fəaliyyətindən 531.0 milyon manat, sərnişin daşınmasından isə 120.4 milyon manat gəlir əldə olunub. Bu, həmin sahədən əldə edilən gəlirlərin 2000-2014-cü illərdə, müvafiq olaraq, 4,7 və 6,2 dəfə artması deməkdir. 2014-2018-ci illərdə isə dəhliz boyunca yük daşımaları 5,5 milyon ton azalsa da, yük daşınmalarından əldə edilən gəlir 102,6 milyon manat artmışdır. Bunun da başlıca səbəbləri qiymət ardımı və manatın məzənnəsində baş verən dəyişikliklərdir. Dəhliz boyunca sərnişin daşınmasına nəzər saldıqda aydın olur ki, 2014-2018-ci illərdə 43,4 milyon nəfər artım olmuşdur ki, bu da sərnişin daşınmalarından 2014-cü ilə nisbətən 2018-ci ildə 32,9 milyon manat çox gəlir əldə etməyə imkan vermişdir. Ümumilikdə isə, 2000-2020-ci illərdə dəhliz boyunca yük daşımaları 9400 min ton, yük dövriyyəsi 849 milyon ton-km, sərnişin daşınması 6262 min sərnişin, sərnişin dövriyyəsi 86 milyon sərnişin-km, yük və sərnişin daşınmasından əldə edilən gəlir, uyğun olaraq, 399,2 milyon manat və 46,4 milyon manat artmışdır. Dəhliz üzrə daşımalardan davamlı dinamika, yalnız avtomobil nəqliyyatında müşahidə edilmişdir. Belə ki, 2000-ci ilə nisbətən 2020-ci ildə avtomobil nəqliyyatı üzrə bütün göstəricilərdə artım müşahidə edilmişdir. Məsələn, 2000-2020-ci illərdə dəmir yolu nəqliyyatı ilə yük daşımaları 2380 min ton və yük dövriyyəsi də 633 milyon ton-km azalsa da, yük daşınmalarından əldə edilən gəlir 137,9 milyon manat artmışdır. Bu isə sahənin valyuta məzənnəsi və qiymət artımlarından gəlir əldə etməsi deməkdir.

Cədvəl 3.3.5

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyəti (Azərbaycan hissəsində)

	2000	2010	2014	2015	2016	2017	2018	2020
Yük daşınmışdır, min ton	29091	51688	58191	52240	50302	52733	52674	38491
Dəmir yolu	15200	20578	19890	15521	13830	13074	12564	12820
Dəniz	5779	9370	9302	6067	4992	7423	6875	5015
Avtomobil	8112	21740	28999	30652	31480	32236	33235	20656
Yük dövriyyəsi, milyon ton-km	8405	13222	13216	10956	9917	11427	11489	9254
Dəmir yolu	5240	6874	5676	4557	3773	4158	4305	4607
Dəniz	2098	3672	3717	2354	1990	3020	2799	1873
Avtomobil	1067	2676	3823	4045	4154	4249	4385	2774
Sərnişin daşınmışdır, min sərnişin	152149	223175	307281	331119	338628	345175	350640	158411
Dəmir yolu	3731	4011	1890	1609	1858	2346	2670	1047

Dəniz	7	12	15	9	20	17	16	20
Avtomobil	148411	219152	305376	329501	336750	342812	347954	157344
Sərnişin dövriyyəsi, milyon sərnişin-km	3049	4674	6 164	6628	6740	6865	6965	3135
Dəmir yolu	310	621	375	326	293	297	294	73
Dəniz	3	4	5	3	9	8	7	9
Avtomobil	2736	4049	5 784	6299	6438	6560	6664	3053
Yük daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat	113936	322276	531003	545265	641990	651783	633608	513141
Dəmir yolu	73369	131635	204807	187966	225467	221567	211657	211299
Dəniz	28801	75778	86170	76948	131686	136834	121528	130913
Avtomobil	11766	114863	240026	280351	284837	293382	300423	170929
Sərnişin daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat	19313	61542	120365	137188	139193	143276	153225	65741
Dəmir yolu	1028	1651	2721	3341	2269	3530	3912	951
Dəniz	308	1158	1051	814	698	932	1615	1128
Avtomobil	17978	58733	116593	133033	136226	138814	147698	63662

Mənbə: "Azərbaycanın nəqliyyatı" statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2019, səh.29;

"Azərbaycanın nəqliyyatı" statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2021, səh.26.

Göründüyü kimi, ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə davamlı dinamika olmasa da, ümumilikdə nəqliyyat sektorunda, o cümlədən tranzit daşımalarda ilbəil inkişaf dinamikası təmin edilmişdir. Təbii ki, əldə edilən uğurlar ölkədə daşıma sifarişlərinin operativ təşkili, keyfiyyətlə, vaxtında və daha səmərəli yerinə yetirilməsinə imkan yaradacaqdır.

Son dövrlər Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun müasir səviyyədə qurulması istiqamətində ciddi işlər görülməkdədir. Həyata keçirilən dövlət investisiya siyasəti nəticəsində nəqliyyat sektorunda əsas kapitala investisiya qoyuluşları 2000-ci ildə 44 mln. manat olduğu halda, 2002-ci ildə bu rəqəm 2 dəfə çox, yəni 89 mln.manat, eləcə də 2003-cü ildə 2000-ci ilə nisbətən 7.7 dəfə, 2002-ci ilə nisbətən isə 3.8 dəfə artaraq 339 mln. manat təşkil etmişdir. 2005-ci ildə nəqliyyat sektorunda əsas kapitala 516, 2006-cı ildə 629, 2009-cu ildə 1706, 2010-cu ildə 2435, 2011-ci ildə isə 2509,4, 2012, 2013 və 2014-cü illərdə isə 2610,3, 3559,7 və 2432,2 mln. manat investisiya qoyulmuşdur ki, bu da, 2014-cü il istisna olmaqla, əvvəlki illərə nisbətən artım deməkdir. İnvestisiya qoyuluşları 2014-2018-ci illərdə azalan dinamika ilə davam edib və 2014-cü ilə nisbətən 509 milyon manat azalaraq 1923 milyon manat təşkil etmişdir.

Göründüyü kimi nəqliyyat sektoruna qoyulmuş investisiyalar sahənin inkişafına, ölkənin nəqliyyat sisteminin, ümumilikdə isə milli iqtisadiyyatın qloballaşmasına, beynəlxalq aləmə daha çox inteqrasiya etməsinə zəmin yaradır. Təbii ki, bütün bunlar daşınmaların artımına və nəqliyyat əlaqələrinin çoxalmasına da ciddi təkan verir ki, bu da

ümumi iqtisadi inkişafın mühüm amilidir.

Baxmayaraq ki, nəqliyyat sektoruna qoyulan investisiyalar dinamik şəkildə artmışdır, bu sahədən əldə edilən nəticələr investisiyaların artımı ilə uzlaşmır. Belə ki, statistik məlumatların təhlilindən aydın olur ki, nəqliyyat sektoru üzrə investisiyaların dinamik artımına, yük və sərnişin daşınmalarının mütləq həcmdə ilbəil artmasına baxmayaraq mənfəətə dair nəticələrdə azalma baş vermişdir.

Cədvəl 3.3.6

Müəssisə və təşkilatların mənfəəti (cari qiymətlərlə, mln.manat)

	İLLƏR						
	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Cəmi	2133,1	19112,10	16713,80	27373.20	36329,1	37351,1	27576,8
Sənaye	1183,40	17655,20	14508,90	22494.40	30608,10	29465,60	18868,30
Kənd təsərrüfatı	7,00	32,40	23,0	53,900	88.1	155.9	217.1
Nəqliyyat	401,20	191,100	186,80	530.200	426.7	578.3	793.9
Rəbət	180,10	8,80	364,30	416.100	569.0	542.2	591.5
Tikinti (podrat təşkilatları)	127,90	229,30	786,70	1034.300	1203.0	1692.4	1905.2
Ticarət	140,90	248,50	202,90	919.400	1500.9	2507.8	2916.4
Sair	92,60	446,80	641,20	1924.900	1933.6	2408.9	2284.4

Mənbə: "Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2021". DSK, Səda, səh.375-376;

Cədvəl 3.3.6-dan göründüyü kimi, nəqliyyat sektorunda əsas kapitala investisiya qoyuluşları 2005-2015-ci illər ərzində 7,8 dəfə, 2005-2018-ci illər ərzində isə 17,0 dəfə artmasına rəğmən, nəqliyyat sektorunun mənfəəti 2005-2015-cü illərdə 2,2 dəfə azalmışdır. Eyni zamanda, 2015-2020-ci illərdə nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşları 814 milyon manat azalsa da, bu illər ərzində əldə edilən mənfəət 4,3 dəfə artmışdır. Nəqliyyat sektorunda gəlir və xərclərin, mənfəətin uçotunun aparılmasında müəyyən disproportsiya müşahidə edilir ki, bu da sahədə statistik bazanın və idarəetmənin təkmilləşdirilməsinin, mövcud potensialdan tam və səmərəli istifadənin zəruri olduğunu göstərir.

Eyni zamanda, sahəyə dövlətin diqqət və qayğısına, hazırda nəqliyyat sektorunun sürətlə inkişaf etdiyinə baxmayaraq, nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən müəssisələrin maliyyə nəticələri də ürəkaçan deyildir. Belə ki, yalnız 2014-cü ildə nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən təsərrüfat subyektləri 128,4 milyon manat mənfəət əldə etsələr də, bu sahədə 113,2 milyon manat da zərər olmuşdur. İllik mənfəət və zərər arasında 15,2 milyon manat fərq var və bu vəziyyət nəqliyyat sektoru üzrə ciddi təkmilləşdirici addımların atılması istiqamətində həyəcan təbili kimi qarşılanmalıdır. 2017-ci ildə əldə edilən mənfəət 530,2, zərər isə 123,5 milyon manat olmuşdur. Bu da

2014-cü ilə nisbətən mənfəətin 4,1 dəfə, zərərin isə 1,1 dəfə artması deməkdir. 2020-ci ildə isə 71,4% təşkil edir ki, bu da zərəri çıxdıqda 227,1 milyon manat mənfəət deməkdir. Təbii ki, milyardlarla investisiyalar qarşısında bu olduqca kiçik rəqəmdir və ya sektorda uçot-hesabat işlərinin düzgün aparılmadığını ifadə edir.

Milli iqtisadiyyatın postneft dövrünün ən mühüm infrastrukturunu kimi iri həcmli vəsaitlərin cəlb olunduğu nəqliyyat sektorunda mənfəətin artırılması yollarının, zərərlərin yaranma səbəblərinin və aradan qaldırılması yollarının aydınlaşdırılması təcili həllini tələb edən zərurətdir.

Cədvəl 3.3.7

2017 və 2020-ci illərdə müəssisə və təşkilatların fəaliyyətlərinin maliyyə nəticələri (mln. manat)

	2017			2020		
	Mənfəət	Zərər	Zərərin xüsusi çəkisi, %-lə	Mənfəət	Zərər	Zərərin xüsusi çəkisi, %-lə
Cəmi	27373,2	2078,7	8,0	27576,8	2644,7	9,6
Sənaye	22494,4	1171,2	5,0	18868,8	1062,9	5,6
Kənd təsərrüfatı	53,9	39,0	72,0	217,1	77,8	35,8
Nəqliyyat	530,2	123,5	23,0	793,9	566,8	71,4
Rabitə	416,1	38,3	9,0	591,5	50,1	8,5
Tikinti (podrat təşkilatları)	1034,3	251,5	24,0	1905,2	194,4	10,2
Ticarət	919,4	94,6	10,0	2916,4	104,1	3,6
Sair	1924,9	350,7	18,0	2345,7	754,2	32,1

Mənbə: "Azərbaycanın statistik göstəriciləri - 2018". DSK, Səda, səh.403;
 "Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2021". DSK, Səda, səh.421.

Statistik məlumatlardan göründüyü kimi, ölkədə cəmi zərərlər mənfəətin 8,0%-i həcmində olduğu halda, bu rəqəm nəqliyyat sektorunda 2014-cü ildə 88,2% və 2015-ci ildə isə 72,3%, 2017-ci ildə isə 23,0% təşkil edir. Statistik nəticələr belə bir mənzərə yaradır ki, nəqliyyat sektoruna cəlb edilən vəsaitlərdən səmərəli istifadə edilmir və ya vəsaitlər optimal bölüşdürülmür. Eyni zamanda, bu sahədə mövcud olan təsərrüfat subyektlərinin fəaliyyətinin təşkilində müəyyən problemlərin olması da mümkündür və bu istiqamətdə təkmilləşdirici addımların atılması zəruridir.

Cədvəl 3.3.8

İqtisadiyyatın sahələri üzrə əsas kapitalla yönəldilmiş investisiyalar
(milyon manat)

	İ L L Ə R							
	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2019	2020
Cəmi	14119	20240	17619	15957	15773	17430	18540	17226
Sənaye	4276.2	6039.9	7639.5	8499.9	9949.8	10610.1	9258,0	9065,3
Kənd təsərrüfatı	431.0	648.8	364.9	355.5	325.1	617.8	769,5	520,6
Nəqliyyat	2434.8	2610.3	2432.4	2195.3	1391.1	1777.7	2189,2	2091,6
Rabitə	212.0	329.5	157.5	335.3	199.4	171.9	547,1	185,5
Sair	6750.6	10611.8	7024.7	4571.0	3907.6	4252.5	5774,7	5362,0

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source>, “Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2016”. DSK, Səda, səh. 405, səh. 558.,

“Azərbaycanın nəqliyyatı” statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2019, səh.9,

“Azərbaycanın nəqliyyatı” statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2021, səh.508-512.

İqtisadiyyatın sahələri üzrə investisiya qoyuluşlarında da nəqliyyat sektoru-nun aparıcı mövqeyi hiss olunur. Belə ki, yuxarıda verilmiş cədvəldən göründüyü kimi, sənaye sektorundan sonra ən çox vəsait qoyulan sahə nəqliyyat sektorudur. Ölkə üzrə əsas kapitalla yönəldilmiş vəsaitlərin 2019-cu ildə 11,8 %-i, 2020-ci ildə isə 18,5%-i nəqliyyatın payına düşsə də, bu sektorun ümumi əldə edilən mənfəətdə xüsusi çəkisi, uyğun olaraq, 1,53% və 1,9 % həcmindədir. Eyni zamanda, statistik araşdırmalardan aydın olur ki, 2005-2019-cu illər ərzində nəqliyyatda əsas istehsal fondları 3,6 dəfə artmışdır. Hansı ki, ölkə üzrə bu artım 3,1 dəfə, sənayedə 2,8 dəfə, kənd təsərrüfatında 2,2 dəfə, rabitədə 2,7 dəfə, tikintidə isə 4,0 dəfə artmışdır. Göründüyü kimi, əsas fondların artımı göstəricisi üzrə də nəqliyyat sektoru tikintidən sonra ikinci yeri tutur və ölkə üzrə artımı 0,5 bənd qabaqlayır.

Sahəyə yönəldilmiş investisiyaların istiqamətlər üzrə bölgüsündə aparıcı mövqə infrastruktur təminatın yaxşılaşdırılmasına məxsusdur. Belə ki, 2010-2020-ci illərdə investisiyaların əsas hissəsi anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyətinə, yəni infrastruktur təminatın yaxşılaşdırılmasına yönəldilir.

Cədvəl 3.3.9.

Nəqliyyat sektoruna yönəldilmiş investisiyalar, milyon manat

	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi	2434.8	2195.3	1391.0	1774.3	1922.8	2189,2	2091,6
Dəmir yolu nəqliyyatı	3.4	1.6	1.9	2.1	7.1	1.2	1.2
Digər quruyol nəqliyyatı	162.9	237.6	194.1	38.5	129.8	235,8	266,8
Boru kəməri	344.8	313.9	149.8	86.5	168.3	140,5	121,8
Su nəqliyyatı	13.2	112.7	53.1	112.2	115.4	98,4	53,3
Hava nəqliyyatı	214.1	397.2	10.2	402.2	39.4	33,7	109,7
Anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti	1696.4	1132.3	981.9	1132.8	1462.8	1679,6	1538,8

Mənbə: “Azərbaycanın nəqliyyatı” statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2021, səh.25;

Belə ki, investisiyaların 2010-cu ildə 70,0%-i, 2015-ci ildə 52,0%-i, 2016, 2017 və 2018-ci illərdə isə, uyğun olaraq, 71,0%, 64,0% və 76,0% vəsaitlər infra-strukturun təkmilləşdirilməsinə yönəldilmişdir. O cümlədən, sonrakı illərdə də bu tendensiya davam etdirilib, 2019-cu ildə 76,7%, 2020-ci ildə isə 73,6 %-i infra-struktur təminatın yaxşılaşdırılmasına yönləndirilib.

Aydınır ki, nəqliyyatın fəaliyyətinin nəticələrində daşıma tarifləri mühüm rol oynayır. Aşağıdakı cədvəldə nəqliyyat tariflərinin indeksi verilmişdir. Cədvəldən də göründüyü kimi, əksər hallarda, bəzi nəqliyyat növləri, məsələn 2014-cü il üçün boru kəməri və dəniz nəqliyyatı, istisna olmaqla tariflərin əvvəlki illə nisbətən artımı müşahidə edilmişdir.

Cədvəl 3.3.10
Nəqliyyat tariflərinin indeksi (əvvəlki ilə nisbətən, faizlə)

	İ L L Ə R						
	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2018
Nəqliyyatda yükdaşıma tarifləri indeksi	97,5	100,9	97,7	115,2	126,4	106,9	99,9
Dəmir yolu	103,2	100,1	100,0	121,2	150,0	107,3	98,8
Dəniz	104,5	99,5	109,4	134,1	157,8	97,2	98,8
Hava	100,1	100,0	100,0	104,4	163,5	108,3	98,7
Boru kəməri	98,1	99,7	94,6	120,4	133,9	110,1	98,7
Avtomobil	50,9	99,8	103,1	99,8	98,9	100,6	99,2
yerli əlaqə	44,4	99,5	101,6	100,0	100,0	100,0	99,9
beynəlxalq əlaqə	71,5	100,0	84,8	99,7	95,9	104,9	94,0
Nəqliyyatda sərnəşin-daşıma tarifləri indeksi	105,3	96,3	102,6	100,7	101,8	106,8	99,3
Dəmir yolu	103,1	96,9	112,3	101,7	119,4	108,4	111,7
yerli əlaqə	100,0	106,1	100,0	100,0	100,0	106,6	123,6
beynəlxalq əlaqə	103,3	92,9	126,1	103,4	142,5	110,4	100,9
Dəniz	120,9	99,0	96,5	139,7	149,5	108,2	98,4
Hava	101,5	85,2	107,1	98,5	101,2	112,9	95,1
yerli əlaqə	163,6	80,5	105,3	102,5	100,0	108,9	100,3
MDB ölkələrinə	90,7	97,6	98,3	93,5	91,6	111,8	91,3
Uzaq xaricə	93,8	87,0	119,0	100,4	112,3	118,4	93,9
Avtomobil və metro	107,0	101,2	100,2	100,0	100,1	100,8	104,7
Yerli əlaqə	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	118,8
şəhərdaxili nəqliyyat	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	116,8
şəhərlərarası nəqliyyat	100,0	99,9	100,0	100,0	100,0	100,0	118,7
şəhəratrafı nəqliyyat	100,0	100,0	100,0	100,0	102,3	100,3	100,0
beynəlxalq nəqliyyat	110,3	102,8	120,0	100,0	100,0	100,0	120,8
Metro	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	101,0	103,7
Taksi	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	116,8

Mənbə: https://www.stat.gov.az/source/price_tarif/

Tariflərin artdığı, irihəcmli vəsaitlərin qoyulduğu, bir sıra beynəlxalq və yerli layihə və ya proqramların həyata keçirildiyi bir dövrdə, nəqliyyat sektorunda əldə edilən mənfəətin azalması müəyyən ziddiyyət təşkil edir. Bu isə, nəqliyyat sektorunda bazar münasibətlərinə uyğun idarəetmə sisteminin formalaşdırılması və təkmilləşdirilməsini zəruri edir. Nəzərə alsaq ki, bazar münasibətlərinin başlıca tələblərindən biri də özəl təsərrüfat subyektlərinin fəaliyyətinin dəstəklənməsidir, onda bu sahədə sahibkarlıq subyektlərinin fəaliyyəti ilə tanışlıq məqsədəuyğun olardı.

Cədvəl 3.3.11.

Kiçik sahibkarlıq subyektlərinin sayı, ədəd

	İ L L Ə R					
	2010	2012	2014	2016	2018	2019
Kiçik sahibkarlıq subyektlərinin sayı, cəmi	207120	189563	186898	183271	187598	165386
Sənaye	4616	4326	6418	4551	6152	6302
Kənd təsərrüfatı	3953	3973	3410	3193	3340	2976
Nəqliyyat və anbar təsər.	22148	25093	28178	28443	28706	28921
Rabitə	183	311	455	491	569	679
Tikinti	1534	1755	2335	2340	2422	2315
Sair	174686	154105	146102	144253	146409	124193

Mənbə: https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/, "Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2018". DSK,

Səda, səh. 113;

Cədvəl 3.3.11-də verilmiş statistik məlumatlardan da göründüyü kimi, nəqliyyat və anbar təsərrüfatında 28178 ədəd kiçik sahibkarlıq subyekti fəaliyyət göstərir ki, bu da ölkə üzrə cəmi kiçik sahibkarlıq subyektlərinin 10,1%-i deməkdir. Eyni zamanda, mənfəətin azadlığı 2005-2014-cü illər ərzində nəqliyyat sektorunda kiçik sahibkarlıq subyektlərinin sayı 10149 ədəd və ya 56,3 % artmışdır. Ümumi-milikdə isə, ölkə üzrə bu rəqəm 101689 ədəd və ya 57,4% olmuşdur. 2005-2014-cü illərdə kiçik sahibkarlıq subyektlərinin say artımı isə, əsasən, sənayedə (67,8%) və nəqliyyatda (56,3%) müşahidə edilmişdir. Onu da qeyd edək ki, nəqliyyat və anbar təsərrüfatına daxil olan kiçik sahibkarlıq subyektləri, əsasən texniki-xidmət və təmir işləri, saxlama, yükləmə, boşaltma və s. məntəqələrdir. Birbaşa daşınma prosesi ilə məşğul olan subyektlərin isə sayı olduqca azdır ki, bu da inhisarçı bir mühit formalaşdırır.

Cədvəl 3.3.12.**Kiçik sahibkarlıq subyektlərində işləyənlərin sayı, nəfər**

	İ L L Ə R					
	2010	2012	2014	2016	2018	2019
Cəmi	93205	95503	115035	87626	100957	101898
Sənaye	19387	17881	17362	6667	7429	6664
Kənd təsərrüfatı	5396	5253	5869	4734	4615	4728
Nəqliyyat və anbar təsər.	1496	1670	2502	2999	2763	2540
Rabitə	1686	1893	3117	2619	2462	2105
Tikinti	10270	12052	12504	3953	5019	6627
Sair	54970	56754	73681	66654	78669	79234

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/entrepreneurship/>;

Kiçik sahibkarlıq subyektlərində işləyənlərin sayına gəldikdə isə, bu say nəqliyyat və anbar təsərrüfatında 2010-2014-cü illər ərzində 1006 nəfər, 2014-cü illə müqayisədə 2019-cu ildə isə 38 nəfər artım olmuşdur. Statistik vahidlərin dövlət registrində qeydə alınmış müəssisələrin sayı ilə tanışlıqdan aydın olur ki, nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən müəssisələrin sayında da aparıcı mövqe kiçik müəssisələrə məxsusdur.

Cədvəl 3.3.13.**Statistik vahidlərin Dövlət registrində qeydə alınmış müəssisələrinin sayı, ədəd**

	İ L L Ə R				
	2014	2015	2016	01.04.2019-a qədər	01.10.2021-ə qədər
Cəmi	86010	94563	100325	133541	163979
Sənaye	6861	7122	7373	8896	11118
Kənd təsərrüfatı	9034	9252	9561	10871	11840
Nəqliyyat və anbar təsərrüfatı	1711	1842	1943	2728	3972
Rabitə	1916	2142	2456	3394	4544
Tikinti	9326	10206	10641	12888	15599
Sair	57162	63999	68351	94764	116906

Mənbə: https://www.stat.gov.az/source/st_units/

Belə ki, Dövlət registrində nəqliyyat sektoru üzrə 2014-cü ildə 1711, 2015-ci ildə isə 1842 ədəd müəssisə qeydiyyatına alınmışdır ki, bu da 7,7% artım deməkdir. O cümlədən, 2015-2020-ci illərdə nəqliyyat və anbar təsərrüfatında müəssisələrin sayı 2130 ədəd və ya 115,6% artmışdır.

Cədvəl 3.3.14.**Kiçik müəssisələrin sayı (yanvarın 1-nə)**

	İ L L Ə R							
	2011	2012	2013	2014	2016	2018	2019	2020
Cəmi	77225	60223	62899	69219	75119	79037	86514	96684
Sənaye	7407	5831	5843	6128	6332	6478	6532	6882
Kənd təsər.	9940	9177	8725	8764	8869	8686	9445	9464
Nəqliyyat	1329	1170	1246	1321	1415	1484	1772	1948

Rabitə	1443	1305	1457	1680	1859	2065	2348	2652
Tikinti	9264	7853	8369	8699	9525	9914	10237	10999
Sair	47842	34887	37259	42627	47119	50410	56180	64739

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/entrepreneurship/>;

2000-ci ilin göstəricilərinə görə, qeydiyyatda alınmış 3972 ədəd müəssisənin isə 1948 ədədi və ya 49,0%-i kiçik müəssisələrdir. Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 05 iyun 2015-ci il tarixli 215 nömrəli Qərarı ilə müəyyən edilmiş meyarlara görə, nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən 3972 müəssisənin 1948 ədədində 25 nəfərədək işçi çalışır və illik dövrəyə 120 min manatı aşmır. Bu isə o deməkdir ki, nəqliyyat sektorunda, bütün nəqliyyat növləri üzrə, 2024 ədəd orta və ya iri müəssisə fəaliyyət göstərir. Sahibkarlıq fəaliyyəti göstərən kiçik müəssisələrin fəaliyyət nəticələri isə aşağıdakı kimidir:

Cədvəl 3.3.15.

Sahibkarlıq fəaliyyəti göstərən kiçik müəssisələrin işi

Nəqliyyat və anbar təsərrüfatı	İ L L Ə R							
	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2019	2020
Fəaliyyət göstərən müəssisələrin sayı, ədəd	240	272	301	312	454	528	288	285
Onlarda işləyənlərin sayı, nəfər	1496	1670	2502	2999	2763	2540	21513	23139
Orta aylıq əmək haqqı, manat	700.8	344.9	409.6	297.7	231.0	278.5	360,1	420,3
Məhsulun (işin, xidmətin) həcmi, mln. manat	39,4	86,1	12,5	44,1	14,67	17,1	148,9	165,7

Mənbə: "Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2018". DSK, Səda, səh. 114-116;

Statistik rəqəmlərdən göründüyü kimi, 2017-ci ildə 528 ədəd və ya ümumi müəssisələrin 30,0%-i sahibkarlıq fəaliyyəti göstərir. 2010-2015-ci illər ərzində bu müəssisələrdə işləyənlərin sayı 2,0 dəfə, xidmətlərin həcmi 4,7 milyon manat artmış, orta aylıq əmək haqqı isə 2,4 dəfə azalmışdır. 2015-2020-ci illərdə isə xidmətlərin həcmi 121,6 milyon manat, orta aylıq əmək haqqı 122,6 manat, işçilərin sayı isə 7,7 dəfə artmışdır. Müşahidələr göstərir ki, sektor üzrə işləyənlərin və təsərrüfat subyektlərinin sayında artımın əsas səbəblərindən biri uçot-hesabat işlərinin dəqiqləşdirilməsi, kölgə iqtisadiyyatının aradan qaldırılması istiqamətində atılan addımlardır.

Mülkiyyət növlərinə görə müəssisələrin sayında isə, əksər sahələrdə olduğu kimi, nəqliyyat sektorunda da aparıcı mövqe xüsusi müəssisələrə məxsusdur. Belə ki, nəqliyyat və anbar təsərrüfatında fəaliyyət göstərən cəmi müəssisələrin 2020-ci ildə 7,1%-i dövlət,

81,5%-i xüsusi və 11,4 %-i isə bələdiyyə, xarici və qarışıq mülkiyyətə məxsusdur.

Cədvəl 3.3.16.

Mülkiyyət növləri üzrə müəssisələrin sayı (yanvar ayının 1-nə)

Nəqliyyat və anbar təsərrüfatı	İ L L Ə R							
	2012	2013	2014	2015	2016	2019	2020	2021
Cəmi	1541	1618	1711	1842	1943	2639	3039	3511
Dövlət	263	262	253	256	257	245	244	248
Bələdiyyə	1	1	2	1	1	2	3	3
Xüsusi	1062	1127	1225	1333	1422	2065	2418	2860
Xarici	172	182	187	203	212	259	294	311
Qarışıq	43	46	44	49	51	68	80	89

Mənbə: “Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2021”. DSK, Səda, səh. 631-634;

2015-ci ildə isə dövlət mülkiyyətli müəssisələr 13,9%, xüsusi müəssisələr 72,4%, bələdiyyə, xarici və qarışıq mülkiyyətə məxsus müəssisələr isə 13,7% paya malik olmuşdurlar. 2014-2019-cu ildə ümumilikdə nəqliyyat anbar təsərrüfatında fəaliyyət göstərən müəssisələrin sayı 928 ədəd, 2019-2021-ci illərdə isə 872 ədəd artmışdır. Mülkiyyət növlərinə nəzər saldıqda, artımın xüsusi – 795 ədəd, xarici – 52 ədəd və qarışıq – 21 ədəd olduğunu görürük.

Ayrı-ayrı sektorlar üzrə yeni açılmış iş yerlərinin sayı ilə tanışlıqdan aydın olur ki, yalnız 2019-cu ildə nəqliyyat və anbar təsərrüfatında 2243, 2020-ci ildə 2143 daimi iş yeri açılmışdır ki, bu da ölkə üzrə ümumi sayın, uyğun olaraq, hər il 2,0%-ni təşkil edir.

Cədvəl 3.3.17.

İqtisadi fəaliyyət növləri üzrə yeni açılmış daimi iş yerləri

İqtisadi fəaliyyət növləri	Cəmi	O cümlədən				
		2003 (IV rüb) - 2008	2009-2013	2014-2018	2019	2020
Ölkə üzrə cəmi	1776446	547573	358243	657828	107894	104908
Kənd təsərrüfatı, meşə təsərrüfatı və balıqçılıq	66600	61305	4302	7069	3350	5461
Mədənçıxarma sənayesi	2161	793	1219	1937	1262	720
Emal sənayesi	18466	3680	11757	22095	6928	7410
Elektrik enerjisi, qaz və buxar istehsalı, bölüşdürülməsi və təchizatı	50536	47484	2340	3140	1265	72
Su təchizatı; tullantıların təmizlənməsi və emalı	7804	5531	2093	9969	377	341
Tikinti	75505	49538	20411	34932	15306	23329
Nəqliyyat və anbar təsərrüfatı	6851	2516	3292	6705	2243	2143
Turistlərin yerləşdirilməsi və ictimai iaşə	10243	8477	1464	5385	3012	1749
İnformasiya və rabitə	6024	4406	1187	2269	1163	1585
Təhsil	2597	89	1699	5051	2416	3081
Əhaliyə səhiyyə və sosial xidmətlərin göstərilməsi	5122	5	3390	4938	1076	5279
Digər	759027	390749	305089	554338	69496	53738

Mənbə: “Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2021”. DSK, Səda, səh. 646-647.

Əlbəttə, nəqliyyat sektorunda həyata keçirilən layihə və proqramların müvəqqəti olduğu, yəni müəyyən zaman dövrünü əhatə etdiyini nəzərə alsaq, daimi iş yerlərinin sayının azlığını başa düşmək olar. Eyni zamanda, nəzərə alsaq ki, Azərbaycan mühüm nəqliyyat-tranzit qovşaqlarından birinə çevrilmək əzmindədir, onda burada, xüsusilə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə müəyyən infrastrukturaların formalaşdırılması, logistik mərkəzlərin yaradılması məqsədəuyğun olardı. Bütün bunlar isə, iş yerlərinin də sayını artırmağa bilər. Təbii ki, investisiya qoyuluşunda 11-12 %-lik paya malik olan bir sahənin, yeni iş yerlərinin yaradılmasında xüsusi çəkisinin 2,0% olması, uyğun deyildir.

İndi isə, nəqliyyat və anbar təsərrüfatına yönəldilən vəsaitlərdən istifadə zamanı hansı istiqamətlərin üstünlük təşkil etdiyinə nəzər salaq. Aşağıdakı cədvəldə nəqliyyat və anbar təsərrüfatı üzrə əsas kapitala investisiya qoyuluşlarına dair sta-tistik mənzərə əks etdirilmişdir:

Cədvəl 3.3.18.
İqtisadi fəaliyyət növləri üzrə əsas kapitala yönəldilmiş daxili vəsaitlər
(faktiki qiymətlərlə)

	İLLƏR							
	2013		2014		2019		2020	
	Mln. man.	x/çəkis i - %	Mln. man.	x/çəkis i - %	Mln. man.	x/çəkis i - %	Mln. man.	x/çəkis i - %
Cəmi	13179	100,0	12715	100,0	12867	100,0	12071	100,0
Nəqliyyat və anbar təsər.	3105,9	23,6	2127,4	16,7	1769,6	13,7	1679,1	13,9
Nəqliyyat	95,6	23,5	2119,2	16,7	1768,1	13,7	1678,1	13,9
Yerüstü və boru kəməri nəqliyyatının fəaliyyəti	672,3	5,1	413,2	3,2	370,7	2,9	384,8	3,2
Dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyəti	5,9	0,04	4,3	0,03	1,2	0,0	1,2	0,0
Avtobus, metro və taksi nəqliyyatının fəaliyyəti	428,9	3,3	357,2	2,8	235,7	1,8	265,2	2,2
Yük avtomobil nəqliyyatının fəaliyyəti	23,6	0,2	1,0	0,0	0,1	0,0	1,6	0,0
Boru kəməri nəqliyyatının fəaliyyəti	213,9	1,6	50,7	0,4	133,7	1,1	116,8	1,0
Su nəqliyyatının fəaliyyəti	9,7	0,1	142,6	1,1	98,4	0,8	53,3	0,4
Hava nəqliyyatının fəaliyyəti	281,9	2,1	82,2	0,7	33,7	0,2	109,7	0,9
Anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti	2131,7	16,2	1481,2	11,7	1265,3	9,8	1130,3	9,4
Poçt və kuryer fəaliyyəti	10,3	0,1	8,2	0,0	1,5	0,0	1,0	0,0

Mənbə: “Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2018”. DSK, Səda, səh. 568;
“Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2021”. DSK, Səda, səh. 520.

Statistik rəqəmlərdən göründüyü kimi, daxili vəsaitlərin 2013 və 2014-cü illərdə, uyğun olaraq, 23,5 və 16,7%-i, 2019 və 2020-ci illərdə isə, 13,7 və 13,9%-i nəqliyyat

sektorunun payına düşür. Nəqliyyat sektoruna yönəldilən daxili vəsaitlərdən istifadə də işə aparıcı mövqe anbar təsərrüfatı və yardımşçı nəqliyyat fəaliyyətinə məxsusdur. Bu işə, ölkədə infrastruktur təminatın təkmilləşdirilməsi istiqamətində görülmə işlərin prioritetliyini ifadə edir. Cədvəldən göründüyü kimi, daxili vəsaitlərdən ən az pay alan dəmir yolu nəqliyyatı, heç pay almayan işə yük avtomobil nəqliyyatıdır. Hansı ki, bu istiqamətlərin hər ikisi istər daxili, istərsə də beynəlxalq daşımalar baxımından olduqca mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Təbii ki, dəmir yoluna vəsaitlərin 0,03 %-nin yönəldilməsi ilə dəmir yolu sisteminin beynəlxalq və tranzit daşımalara cavab verən səviyyəyə çatdırılması qeyri-mümkündür. Ona görə ki, istər yük nəqliyyatı, istərsə də dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində yol-larla yanaşı, nəqliyyat vasitələrinin özünün də yeniləndirilməsinə ciddi ehtiyac vardır.

Cədvəl 3.3.19
İqtisadi fəaliyyət növləri üzrə əsas kapitala yönəldilmiş xarici vəsaitlər
(faktiki qiymətlərlə)

	2014		2015		2017		2020	
	Mln. man.	Xüs. çəkisi - %	Mln. man.	Xüs. çəkisi - %	Mln. man.	Xüs. çəkisi - %	Mln. man.	Xüs. çəkisi - %
Cəmi	4904	100.0	6899	100.0	8665	100.0	5155	100.0
Nəqliyyat və anbar təsərrüfatı	313.2	6.4	375.3	5.4	548.1	6.3	413,5	8,0
Nəqliyyat	313.2	6.4	375.3	5.4	548.1	6.3	413,5	8,0
Yerüstü və boru kəməri nəqliyyatının fəaliyyəti	3.0	0.1	5.7	0.1	10.7	0.1	5,0	0,1
Boru kəməri nəqliyyatının fəaliyyəti	3.0	0.1	5.7	0.1	10.7	0.1	5,0	0,1
Anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti	310.2	6.3	369.6	5.3	537.4	6.2	408,5	7,9

Mənbə: "Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2018". DSK, Səda, səh.573;

"Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2021". DSK, Səda, səh.523;

Cəlb edilmiş xarici vəsaitlərdən istifadənin mənzərəsi də daxili vəsaitlərlə analojiçdir. Yəni, burada da aparıcı istiqamət anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyətidir. Belə ki, 2014-cü ildə sahəyə cəlb olunmuş 313,2 milyon manat vəsaitin 310,2 milyon manatı və ya 99,0%-i, 2015-ci ildə 396,6 milyon manatı və ya 98,0 faizi, 2017-ci ildə 537,4 milyon manatı və ya 98,0%-i, 2020-ci ildə isə 98,8%-i və ya 408,5 milyon manatı

anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyətinin payına düşür. Ümumilikdə isə, yuxarıda da qeyd olunduğu kimi, müasir dövrün prioriteti milli daşıyıcıların xarici bazarlara çıxış imkanlarının artırılması, tranzit xidmətlərin səmərəli təşkili məsələləridir ki, bütün bunları da dəmir yolu nəqliyyatının iştirakı olmadan reallaşdırmaq mümkün deyildir. Bu baxımdan da, istər daxili, istərsə də xarici mənbələrdən cəlb edilmiş vəsaitlər də, məhz qeyd edilən istiqamətlərə xidmət etməlidir.

Bütün bunlarla yanaşı, nəqliyyat və anbar təsərrüfatı daxilində əsas fondların istifadəyə verilməsi, investisiya qoyuluşu və s. göstəricilər üzrə hansı istiqamətin üstünlük təşkil etdiyi də xüsusi maraq doğurur. Bu istiqamətlər üzrə statistik mənzərə mövcud durumun seçilmiş prioritetlərlə hansı dərəcədə uyğun gəldiyini müəyyənləşdirməyə imkan verir. Bu sahədə vəziyyətin statistik mənzərəsi aşağıdakı kimidir:

Cədvəl 3.3.20
İqtisadi fəaliyyət növləri üzrə əsas fondların istifadəyə verilməsi
(faktiki qiymətlərlə)

	İLLƏR							
	2015		2017		2019		2020	
	Mln. man.	%-lə	Mln. man.	%-lə	Mln. man.	%-lə	Mln. man.	%-lə
Cəmi	9933	100,0	8617	100	11803	100	13789	100
Nəqliyyat və anbar təsərrüfatı	933,3	9,4	755,2	8,8	434,9	3,7	171,3	1,2
Nəqliyyat	928,7	9,3	752,2	8,7	432,6	3,7	675,6	4,9
Yerüstü və boru kəməri nəqliyyatının fəaliyyəti, o cümlədən	278,9	2,8	130,2	1,5	251,0	2,1	674,6	4,9
Dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyəti	0,1	0,0	2,1	0,0	1,3	0,0	339,7	2,4
Avtobus, metro və taksi nəqliyyatının fəaliyyəti	38,1	0,4	12,0	0,1	115,7	1,0	0,7	0,0
Yük avtomobil nəqliyyatının fəaliyyəti	0,0	0,0	-	-	0,1	0,0	198,7	1,4
Boru kəməri nəqliyyatının fəaliyyəti	240,7	2,4	116,1	1,4	133,9	1,1	1,6	0,0
Su nəqliyyatının fəaliyyəti	90,0	0,9	96,2	1,1	22,3	0,2	138,7	1,0
Hava nəqliyyatının fəaliyyəti	399,3	4,0	397,4	4,6	33,7	0,3	106,1	0,8
Anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti	160,5	1,6	128,4	1,5	125,5	1,1	109,7	0,8
Poçt və kuryer fəaliyyəti	4,6	0,1	3,0	0,1	2,4	0,0	119,2	0,9

Mənbə: "Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2018". DSK, Səda, səh. 563-565;

<https://www.stat.gov.az/source/construction/>

Əsas fondların istifadəyə verilməsində də ilk iki daha çox paya malik istiqamətlər anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat, yerüstü və boru kəməri nəqliyyatının fəaliyyətinə

məxsusdur. Eyni zamanda, ümumilikdə nəqliyyat və anbar təsər-rüfatına cəlb edilən vəsaitlərlə istifadəyə verilmiş əsas istehsal fondları arasında da bir mütənasiblik mövcuddur. Bu baxımdan da, bu istiqamətdə də dəmir yolu və yük avtomobil nəqliyyatının mövqeyi o qədər də etibarlı deyildir. Məhz qeyd edilən səbəblərdəndir ki, dəmir yol nəqliyyatının fəaliyyəti sahəsində də ölkəmiz, zəngin imkanları və potensialı olduğu halda, lazımi nəticələr əldə etməmişdir. Belə ki, aşağıdakı cədvəldə dəmir yolu nəqliyyatı ilə yük dövriyyəsinə dair keçmiş ittifaq respublikalarına məxsus rəqəmlər verilmişdir.

Cədvəl 3.3.21

Dəmir yolu nəqliyyatının yük dövriyyəsi (milyard ton-km)

Ölkələr	İLLƏR						
	2010	2012	2013	2015	2016	2018	2019
Azərbaycan	8,2	8,2	8,0	6,2	5,2	4,6	5,2
Rusiya	2011	2222	2196	2306	2344	2598	2602
Ukrayna	218,1	237,7	224,4	195,1	187,6	186,3	181,8
Belarus	46,2	48,4	43,8	40,8	41,1	52,6	48,2
Qazaxıstan	213,2	235,9	231,3	267,4	239,0	283,3	286,7
Qırğızıstan	0,7	0,9	1,0	0,9	0,8	0,9	0,9
Moldova	1,0	1,0	1,2	1,0	0,8	1,0	0,9
Tacikistan	0,8	0,6	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2
Türkmənistan	10,9	10,7	12,4	12,7	12,0	-	-
Özbəkistan	22,3	22,7	22,9	22,9	22,9	22,9	23,4
Ermənistan	0,7	0,9	0,9	0,6	0,7	0,7	0,9
Litva	13,4	14,2	-	14,0	-	16,9	16,2
Türkiyə	11,3	11,2	-	10,2	-	-	-

Mənbə: “Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2021”. DSK, Səda, səh. 683.

Cədvəl 3.3.21-dən göründüyü kimi, MDB ölkələri arasında Azərbaycan Respublikası dəmir yolu nəqliyyatı ilə yük dövriyyəsində, 2013-cü və 2018-ci illərin nəticələrinə görə 7-ci sıradadır. İlk üçlüyü isə 2602 mlrd.ton-km nəticə ilə Rusiya, 286,7 mlrd. ton-km-lə Qazaxstan, 181,8 mlrd.ton-km-lə Ukraynaya məxsusdur. Belarus və Özbəkistanı da əlavə etsək, ilk beşlik alınır. Ölkəmizin zəngin tranzit potensialının olduğu və bu istiqamətdə dəmir yolu nəqliyyatının mühüm funksi-yaya malik olduğunu nəzərə alıqda, yuxarıda verilmiş nəticələrlə razılaş-maq mümkün deyildir. Nəzərə alsaq ki, 2010-2018-cı illərdə yük dövriyyəsi 3,6 milyard ton-km və ya 43,9 % azalıb, onda mövcud potensialdan istifadə səviyyəsi aydın olar. Əslində isə, dəmir yolunda son illər aparılan yenidənqurma, yolların və qatar-ların yenilənməsi addımları daşımaların həcmi-nin və dövriyyəsinin artımını təmin etməlidir. Bu isə, dəmir yolu nəqliyyatına yetərincə

vəsait qoyulmaması ilə yanaşı, həm də yüklərin cəlb edilməsi ilə bağlı işlərin lazımi səviyyədə aparılmadığını gös-tərir. Sərnişin dövriyyəsində də analogi vəziyyət mövcuddur.

Cədvəl 3.3.22

Dəmir yol nəqliyyatının sərnişin dövriyyəsi (milyard sərnişin-km)

Ölkələr	İ L L Ə R						
	2010	2012	2013	2015	2016	2018	2019
Azərbaycan	917	591	609	495	448	466	544
Rusiya	138,9	144,6	138,5	120,6	124,6	129,5	133,6
Ukrayna	50,2	49,3	49,0	35,4	36,8	28,7	28,7
Belarus	7,6	9,0	9,0	7,1	6,4	6,2	6,3
Qazaxıstan	16,1	19,3	20,6	17,0	17,9	18,6	17,7
Qırğızıstan	0,1	0,08	0,06	0,04	0,04	0,04	0,04
Moldova	0,4	0,3	0,3	0,2	0,1	0,1	0,07
Tacikistan	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03
Türkmənistan	1,7	1,9	2,0	2,4	2,4	-	-
Özbəkistan	2,9	3,4	3,7	3,8	3,9	4,3	4,4
Ermənistan	0,05	0,05	0,06	0,04	0,05	0,06	0,06
Litva	0,2	0,3	0,3	0,3	-	-	-
Türkiyə	5,5	4,6	-	4,8	-	-	-

Mənbə: “Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2021”. DSK, Səda, səh. 684.

Dəmir yolu nəqliyyatı ilə sərnişin dövriyyəsində də aparıcı mövqe, MDB respublikaları arasında Rusiya, Qazaxstan və Ukraynaya məxsusdur. Bu göstərici Azərbaycanda 544 mlrd.sərnişin-km-ə bərabərdir. Göründüyü kimi, bu sahədə də arzu olunan nəticələr təmin edilməmiş, hətta 2010-cu ilə nisbətən 2018-ci ildə dəmir yolu nəqliyyatı ilə sərnişin dövriyyəsi 49,2% və ya 451 milyon sərnişin-km azalmışdır. Bütün bunlar, belə nəticəyə gəlməyə əsas verir ki, dəmir yolu nəqliyyatında yenidənqurma işləri aparılmalı, əsas fondlar, xüsusilə vaqonlar, yenilənməli, xidmətlərin təşkili təkmilləşdirilməli və stimullaşdırılmalıdır. Yalnız bu halda, milli nəqliyyat sisteminin, onun çox vacib tərkib hissəsi olan dəmir yolu nəqliyyatının potensial imkanlarından səmərəli şəkildə yararlanmaq mümkündür.

Qeyd edilənlərlə yanaşı, müasir dövrdə zəruri məsələlərdən biri də nəqliyyat sektorunda təhlükəsizliyin təmin olunmasıdır. Ona görə ki, bu sahədə baş verən təhlükəli hallar sistemin fəaliyyətinə və imicinə mənfi təsir etməklə yanaşı, səmərəlilik səviyyəsini də aşağı salır. Müasir dünyada nəqliyyat özünün əhəmiyyəti ilə yanaşı, həm də bir təhlükə, terror obyektinə də çevrilmişdir. Bütün bunları avto-mobil nəqliyyatı təmsilində nəzərdən keçirək.

Cədvəl 3.3.23**Qeydə alınmış cinayətlərin sayı (hadisə)**

	İ L L Ə R							
	2005	2010	2013	2014	2016	2017	2019	2020
Qeydə alınmış cinayətlərin sayı, cəmi	18049	21030	22381	24607	26611	26113	26672	26004
Yol hərəkətinin təhlükəsizliyi və nəqliyyat vasitələrinin istismarı qaydalarının pozulması	1514	1575	2270	2035	1670	1753	2217	2085
onlardan zərərçəkənin ölümü ilə nəticələnmişdir	726	687	861	764	522	582	634	537

Mənbə: “Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2020”. DSK, Səda, səh. 318,
<https://www.stat.gov.az/source/crimes/>

Statistik məlumatlardan göründüyü kimi, qeydə alınmış cinayətlərin içərisində nəqliyyat vasitələrinin iştirakı ilə törədilmiş cinayətlər 2005-ci ildə 8,4%, 2010-cu ildə 6,8%, 2013-cü ildə 10,1%, 2014-cü ildə 8,3%, 2016 və 2017-ci illərdə isə 6,0% və 7,0%, 2019-cu ildə isə 8,3% təşkil etmişdir. Eyni zamanda, 2005-2014-cü illər ərzində nəqliyyat vasitələrinin iştirakı ilə cinayətlərin sayı 521 hadisə və ya 34,4%, o cümlədən insan ölümü 38 nəfər və ya 5,2% artmışdır. 2014-2017-ci illər-də hadisələrin sayı 282 ədəd və ya 14,0%, o cümlədən insan ölümü ilə nəticələnən hadisələr 182 ədəd və ya 24,0% azalmışdır. 2014-2017-ci illərdə yol-nəqliyyat hadisələrinin sayında 802 ədəd və ya 30,0% azalma olmuşdur ki, bu da insan itkisinin 374 nəfər, yaralananların isə 957 nəfər azalmasına imkan vermişdir. 2017-2019-cu illərdə isə yol-nəqliyyat hadisələrinin sayı 464 ədəd və ya 26,5%, ölənlərin sayı isə 52 nəfər və ya 8,9% artmışdır (Cədvəl 3.3.23).

Aydınır ki, insan həyatı hər şeydən üstündür və ən səmərəli bir proses bircə nəfər insanın həyatı üçün təhlükə yaradırsa, o qənaətbəxş hesab edilə bilməz. Nəticədə, bu nəqliyyat sisteminin səmərəliliyini aşağı salır.

Cədvəl 3.3.24**Yol-nəqliyyat hadisələrinin sayı (hadisə)**

	İ L L Ə R							
	2005	2010	2013	2014	2016	2017	2019	2020
Yol-nəqliyyat hadisələrinin sayı, cəmi	3179	2721	2846	2635	2006	1833	1870	1587
Həlak olanlar, nəfər - cəmi	1065	925	1164	1124	759	750	821	696
Yaralananlar, nəfər – cəmi	3668	2871	2948	2676	2003	1719	1702	1410

Mənbə: “Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2020”. DSK, Səda, səh. 320.
<https://www.stat.gov.az/source/transport/>

Yol-nəqliyyat hadisələri (YNH) müasir dövrdə bütün dünyanı narahat edən bir problemə çevrilmişdir. Hələ 2003-cü ildə BMT-nin Baş Məclisinin 57-ci sessiyasında müvafiq Qətnamənin qəbul edilməsi, eləcə də 58-ci sessiyada (2004-cü il) BMT Baş katibinin “Yol hərəkəti təhlükəsizliyi sahəsində qlobal böhran” mövzusunda çıxış etməsi, beynəlxalq təşkilatların da YNH-ni ciddi problem kimi qəbul etdiyini sübut edir. Daha sonra isə, Beynəlxalq Səhiyyə Təşkilatı, BMT-nin İP, BMT-nin Uşaq Fondu, Dünya Bankı və s. bir çox nüfuzlu beynəlxalq təşkilatların hazırladığı birgə sənəddə də YNH müasir insan cəmiyyəti üçün əsas təhlükə mənbələrindən biri kimi qeyd edilmişdir. Sənəddə, insan tələfatı da nəzərə alınmaqla, YNH-nin sosial və iqtisadi sahələrə vurduğu zərərin miqdarı dövlətlərin diqqətinə çatdırılmışdır. Bu sənədə görə, bir il ərzində YNH-nin nəticəsində yaranan ziyanın miqdarı bütün ölkələrin istehsal həcminə bərabərdir və təqribən 500 milyard dollara çatmışdır .

Araşdırmalardan aydın olur ki, BMT-nin 2018-ci il üzrə hesablamalarına görə hər il dünya avtomobil yollarında baş verən yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində 320 mindən çox insan həlak olur, 8,3 milyona yaxın insan isə müxtəlif dərəcəli xəsarət alır. Yenə BMT-nin hesablamalarına görə yol-nəqliyyat hadisələri nəticə-sində yaranan iqtisadi itkilər, əksər dövlətlərdə ümummillə məhsulun 2-3%-nə bərabərdir. Eyni zamanda, avtomobil yollarında baş verən hadisələr dünyada insan ölümünə görə 3-cü yerdə dayanır. Konkret olaraq, qonşu Rusiya dövlətində hər il yol-nəqliyyat hadisələrində min insan həlak olur, hadisələrin təsiri ilə 350-400 milyon-adam gün iş vaxtı itkisinə yol verilir. Hadisələrin iqtisadi itkisi isə, təqribən 1 milyard dollar təşkil edir. Ümumilikdə, 32 milyona yaxın nəqliyyat vasitəsinin qeydiyyatdan keçdiyi Rusiya Federasiyasının avtomobil yollarında hər gün, orta hesabla, 450 yol-nəqliyyat hadisəsi baş verir, 80 nəfər həlak olur, 500 nəfər isə müxtəlif dərəcəli xəsarətlər alır.

Anoloji araşdırmanı Azərbaycan Respublikası üçün apardıqda məlum olur ki, il ərzində ölkə üzrə orta hesabla 2861 YNH baş verir. Konkret olaraq, 2019-cu ildə 1870 hadisə baş vermiş, 821 nəfər həlak olmuş, 1702 nəfər isə yaralanmışdır. 2014-cü ilə nisbətən 2019-cu ildə, YNH-nin, ölənlərin və yaralananların sayı, müvafiq olaraq, 29,0 %, 27,0% və 36,4% azalmışdır.

İqtisadçı alimlər i.e.d., prof. Ə.B.Əliyev, i.e.d., prof. S.Q.Cümşüdəv və h.e.d.

E.Ə.Əliyevin əsərlərinə, eləcə də beynəlxalq təcrübəyə əsaslanaraq, bir YNH-nin payına düşən zərərin, orta qiymətini, aşağıdakı kimi hesablaya bilərik. Konkret olaraq, qonşu Rusiya üçün bu rəqəm [44, 63, 37, 118]

$$n = Z/365N \approx 6088.3 \text{ dollar}$$

burada, n- bir YNH-nə düşən iqtisadi zərər, N - hesabat dövründə YNH-nin illik sayı, Z - isə bu dövrdə cəmi iqtisadi zərərdir, burada Z= 1,0 mlrd. dollar. Onda, 2019-cu il üçün YNH-dən yaranan zərəri

$$Z_{2014} = 1870 \cdot 6088,3 \approx 11\,285\,121 \text{ dollar.}$$

Digər tərəfdən, məlumdur ki, ölkəmizdə istismar edilən nəqliyyat vasitələrinin 42-45%-i ekoloji normalara cavab vermir və onda bir nəqliyyat vasitəsinin payına düşən iqtisadi zərərin miqdarının bir az da çox olduğu aydın olar.

Ətraf mühitə təsirə dair göstəricilər

Cədvəl 3.3.25

	İ L L Ə R								
	2005	2010	2013	2014	2016	2017	2018	2019	2020
Atmosfer havasına atılan çirkləndirici maddələr - cəmi, min ton	1054,3	956,8	1137,5	1155,3	1169,5	1160,5	1122,6	1122,3	809,5
Stasionar mənbələrdən	557,9	214,8	197,3	189,3	187,6	184,1	172,4	177,1	148,5
Avtomobil nəqliyyatı	496,4	742,0	940,2	966,0	981,9	976,4	950,2	945,2	661,0

Mənbə: "Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2020". DSK, Səda, səh.363;

<https://www.stat.gov.az/news/index.php?id=4845>

Cədvəl 3.3.25-dən göründüyü kimi, atmosfer havasına atılan zərərli çirkləndiricilərin 2005-ci ildə 47,1%-i, 2010-cu ildə 74,0%-i, 2013 və 2014-cü illərdə isə 82,7 və 83,6 %-i avtomobil nəqliyyatının payına düşür. 2016 və 2017-ci illərdə isə bu göstərici, hər il üzrə 84,0% təşkil edir. 2020-ci ildə isə çirkləndirmədə avtomobil nəqliyyatının payı 81,7% olub. Eyni zamanda, mütləq ifadədə də 2005-2017-ci illərdə nəqliyyat vasitələrinin sayı 2,2 dəfə və ya 730255 ədəd, avtomobil nəqliyyatı tərəfindən atmosfərə atılan zərərli tullantıların miqdarı isə 2,0 dəfə və ya 480,0 min ton artmışdır. Ətraf mühitə zərərli təsirlər 2018-2019-cu illərdə ciddi dəyişməmişdir. Təbii ki, bütün bunlar avtomobil nəqliyyatının və ümumilikdə nəqliyyat sisteminin səmərəliliyini aşağı salır. 2019-2020-ci illərdə isə atmosfərə atılan çirkləndirici maddələrin həcmi 312,6 min ton azalmışdır ki, bu da həm pandemiya səbəbindən iqtisadi aktivliyin azalması, həm də elektrik enerjisi ilə çalışan (hibrid mühərrikli)

avtomobillərin çoxalması ilə izah edilə bilər.

Aydınır ki, ekoloji təsirlərə qarşı müəyyən tədbirlər görülür, vəsaitlər sərf olunur və bu baxımdan da, ekoloji zərərlər də yekunda müəyyən bir rəqəmlə iqtisadi nəticə kimi təsvir edilə bilər. Amma nəzərə almalıyıq ki, müəyyən obyektiv və subyektiv səbəblərdən, ekoloji təsirlərin, eləcə də YNH-nin nəticələrinin dəqiq qiymətləndirilməsi qeyri-mümkündür. Bu baxımdan, avtomobil nəqliyyatının təsiri ilə yaranan iqtisadi zərərin hesablanmış qiyməti, bütün hallarda real vəziyyəti əks etdirmir. Bunun əsas səbəbi də bəzi göstəricilərin müşahidələr əsasında əldə edilməsidir. Bütün hallarda isə, zərərin azaldılması, nəqliyyat sisteminin iqtisadi inkişafa verdiyi töhfələrə kölgə salan halların aradan qaldırılması və beləliklə də keyfiyyətli və təhlükəsiz nəqliyyat xidmətlərinin təşkili xüsusi aktualıq kəsb edir [51; 63; 66].

Beləliklə, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin texniki-iqtisadi göstəricilərinin təhlilindən belə nəticəyə gəlmək olar ki, ölkədə nəqliyyat sisteminin ümumi inkişaf tempi təmin olunsa da, müəyyən problemlər qalmaqdadır. İlk növbədə, sahəyə yönəldilən vəsaitlərin dinamik artımı halında, əldə edilən mənfəətin azalması, zəngin tranzit imkanları olsa da bu sahədən əldə edilən gəlirlərin azlığı, yerli özəl daşıyıcıların fəaliyyətinin olmaması və ya çox zəif olması, nəqliyyat sistemə cəlb edilən vəsaitlərin bölüşdürülməsində proporsionallığın pozulması, xüsusilə dəmir yolu nəqliyyatına az vəsaitlərin yönəldilməsi, daşımaların logistik təşkili ilə bağlı, ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə korporativ maraqların uzlaşmaması, yüklərin cəlb edilməsi istiqamətində yetərincə addımların atılmaması, cəmiyyətin nəqliyyat sistemi və hərəkətin təşkili ilə bağlı maarifləndirmə işlərinin aparılmaması və s. məsələlər nəqliyyat sisteminin qarşısında duran problemlər kimi qəbul edilə bilər.

IV FƏSİL: AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ NƏQLİYYAT SİSTEMİNDƏ İDARƏETMƏNİN TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ İSTİQAMƏTLƏRİ

4.1. “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər” və nəqliyyat sistemində idarəetmənin təşkili

Qloballaşma şəraitində sürətlənən integrasiya prosesləri nəticəsində milli təsərrüfatlar arasında iki və çoxtərəfli qarşılıqlı əlaqələrin genişləndirilməsi müasir dövrün reallığıdır. Artıq, qlobal məkana sürətli integrasiya, xarici bazarlara rəqabətə davamlı məhsullarla çıxış milli dövlətlərin sosial-iqtisadi tərəqqisinin ayrılmaz tərkib hissəsinə çevrilib. Bu baxımdan da, qarşılıqlı əlaqələrin mühüm vasitəsi olan nəqliyyat sektoru milli təsərrüfatların iqtisadi tərəqqisində aparıcı qüvvələrdən biri kimi çıxış edir.

Beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin genişlənməsi, qarşılıqlı əlaqələrin güclənməsi nəqliyyatın ayrı-ayrı milli təsərrüfatların əsas sütunu olduğunu aşkara çıxardı. Sonralar isə iqtisadiyyatda genişmiqyaslı islahatlar, qeyri-neft sektorunda davamlı və dinamik iqtisadi artıma hədəflənmiş islahatların aparıldığı bir dövrdə nəqliyyat sektorunun səciyyəvi xüsusiyyətlərini, iqtisadi və sosial tərəqqidə iştirakını, ölkəmizin əlverişli nəqliyyat-tranzit imkanları yalnız yaxın gələcəyi deyil, eyni zamanda uzun bir dövrü əhatə edir.

“Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər” də qüdrətli dövlətin və yüksək rifahın formalaşmasını nəzərdə tutur. Təbii ki, söhbət genişmiqyaslı və davamlı inkişafdan, cəmiyyətdə yüksək rifahın formalaşmasından ge-dirsə bunu nəqliyyat xidmətlərisiz təsəvvür etmək qeyri-mümkündür.

Dünyanın müxtəlif ölkələrinə dair qabaqcıl təcrübədən və inkişaf dinamika-sından aydın olur ki, əksər ölkələrdə nəqliyyat sektoru həm də təhlükəsizliyin təmin edilməsinin, ölkələrin müstəqilliyinin qorunmasının başlıca amillərindən biri kimi qəbul edilir. Məhz bu səbəbdəndir ki, əksər ölkələrdə nəqliyyat sektorunun inkişafı, xidmətlərin çeşidinin və keyfiyyətinin artırılması, daşımalarda təhlükəsizliyin

etibarlı təminatı və s. ilə bağlı, mütəmadi olaraq genişmiqyaslı və konkret istiqamətlər üzrə elmi araşdırmalar aparılır, eləcə də sahənin inkişafı ilə bağlı müxtəlif məzmunlu sənədlər, konsepsiyalar, layihələr, tədbirlər planı, dövlət proqramları işlənib hazırlanaraq icra edilir. Başqa sözlə desək, nəqliyyat sektoru, daşıma xidmətləri qloballaşan dünyanın ən zəruri, çevik strukturu kimi iqtisadi əlaqələrin formalaşması və inkişafının başlıca vasitəsi hesab edilir . Bununla belə nəqliyyat sektoru milli iqtisadiyyatın inkişafını təmin edən, dövlətin təhlükəsizliyi üçün zəruri olan müdafiə qabiliyyətini formalaşdıran və əhalinin dinamik artan hərəkətilik tələbatını qarşılayan mühüm infrastruktur sahəsidir.

Klassik iqtisadçı K.Marksın sözləri ilə ifadə etsək, maddi nemətlər istehsalının dördüncü iri sahəsi olan nəqliyyat istehsalın ən mühüm və zəruri şərtlərindən biridir. Məhsulun istehsalçıdan istehlakçıya, eləcə də işçi qüvvəsi və istehsal vasitələrinin müəssisəyə çatdırılması nəqliyyat vasitəsilə, daşıma xidmətləri göstə-rilməklə yerinə yetirilir. Bütün bu vəzifələrin icrasında, respublikamızda mövcud olan bütün nəqliyyat növləri qarşılıqlı fəaliyyət göstərirlər. Qeyd edilən nəqliyyat növləri arasında isə avtomobil nəqliyyatı istər idxal-ixrac daşımaları, istər respublika daxili daşımalar, istərsə də respublika ərazisindən keçən tranzit daşımaların yerinə yetirilməsində tamamlayıcı nəqliyyat növü kimi daim öz prioritetliyini qoruyub saxlamışdır. Məhz buna görə də, nəqliyyat sistemində səmərəli idarə-etmənin və idarəetmə mühitinin formalaşdırılması istiqamətində araşdırmaların avtomobil nəqliyyatı timsalında aparılması daha məqsəduyğundur [29, 37,s.32-47; 39, 71].

Qeyd edildiyi kimi, nəqliyyat sistemi yalnız sərnəşin və yük daşımaları sifarişlərini yerinə yetirmir, daşıma xidmətlərinin inkişafı paralel olaraq, məhsuldar qüvvələrin səmərəli yerləşməsi, təbii ehtiyatlardan və əmək resurslarından daha səmərəli istifadəyə nail olunması, ərazi və əhali məskunlaşması və s. kimi məsələlərdə də mühim rola malikdir. İki və çoxtərəfli münasibətlər olmadan nəqliyyat sahəsində yaranmış problemləri aradan qaldırmaq olduqca mürəkkəb və çox zaman alan prosesdir [37, 39, s.74-92].

Ölkəmizin coğrafi-strateji mövqeyi və inkişaf etmiş yol-nəqliyyat kompleksi iki və çoxtərəfli iqtisadi əlaqələrin formalaşmasına imkan verir. Yaranmış əlaqələrə

səmərəli çıxış məqsədilə ölkəmizin yol-nəqliyyat kompleksinin, onun tərkib hissəsi olan avtomobil, hava, dəmir yolu nəqliyyatı, eləcə də müxtəlif şəhər və regionların nəqliyyat proseslərində iştirak imkanları, bu istiqamətdən əldə ediləcək nəticələr ətraflı araşdırılmalıdır. Xüsusilə, keçmiş SSRİ dövründə müxtəlif regionlarda mövcud olmuş və indiki dövrdə özünün əksər funksiyalarını itirmiş nəqliyyat qovşaqlarının yenidən formalaşdırılma imkanları, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzərində yeni qovşaqların yaradılması zəruriliyi ətraflı təhlil edilməlidir. Yalnız, bu halda uzunmüddətli rentabelli nəticələrə gətirib çıxaran nəqliyyat əlaqələrinin qurulması mümkündür.

Araşdırmalardan aydın olur ki, son dövrlər nəqliyyat sektorunda həyata keçirilən əsaslı struktur islahatlar və nəqliyyat xidmətlərinin təşkilinə dair bazar iqtisadiyyatı tələblərinə uyğun hüquqi bazanın yaradılması milli nəqliyyat sisteminin beynəlxalq aləmə integrasiyasına və təkmil nəqliyyat infrastrukturunun formalaşmasına əlverişli şərait yaratmışdır. Təbii ki, nəqliyyat sistemində aparılan iqtisadi islahatlar, bu sahədə qəbul olunmuş qanunvericilik aktlarına uyğun həyata keçirilir ki, bunun da əsasını Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası, “Nəqliyyat haqqında” Qanun, o cümlədən nəqliyyatın ayrı-ayrı konkret növlərinə aid qanunlar ölkədə nəqliyyat siyasətinin reallaşdırılması məqsədilə qəbul edilən normativ-hüquqi sənədlər, Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat strategiyası və digər normativ aktlar götürülür. Eyni zamanda, tədqiqatlardan aydın olur ki, təkmil nəqliyyat infrastrukturunun formalaşdırılması, ölkəmizin yol-nəqliyyat kompleksinin beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrinə sürətli çıxışı, daşıma sifarişlərinin vaxtında və keyfiyyətli yerinə yetirilməsi, istehsal olunmuş hazır məhsulların tərkibində daşıma xərclərinin aşağı salınması, nəqliyyat sektorunda inhisarçılığın qarşısının alınması, infrastruktur sahələrlə yanaşı, nəqliyyat sisteminin özünün inkişafına dair konkret vəzifələri nəzərdə tutan Dövlət Proqramlarının hazırlanıb qəbul olunması məqsədəuyğun olardı [17, 18, 19, 29, 39, 63].

Azərbaycandakı sosial-iqtisadi vəziyyətin mövcud xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, bazar münasibətlərinin inkişafı bir sıra sosial problemlərlə müşayiət olunur. Əslində bazar iqtisadiyyatına keçidin əsas nəticələrindən biri əhəlinin həyat səviyyəsinin yüksəldilməsi olmalıdır. Bu baxımdan ölkəmizdə sosial problemlərin operativ həlli

yolunu köhnə iqtisadi sistemə qayıdışda deyil, bazar münasibətlərinin planlı şəkildə inkişaf etdirilməsində görmək lazımdır. Təbii ki, belə şəraitdə dövlətin əsas vəzifəsi iqtisadi islahatların əsas istiqamətlərini sosial problemlərin həlli istiqamətləri ilə əlaqələndirməkdən ibarətdir. Eyni zamanda nəzərə alsaq ki, nəqliyyat xidmətləri həm də cəmiyyətin sosial sifarişidir, onda nəqliyyat problemlərinin həllinə də sosial məsələ kimi yanaşmaq mümkündür.

Ölkəmizdə özəl sektorun inkişafına əsaslanan azad bazar iqtisadiyyatına və siyasi reallıqlara əsaslanan, özünəməxsus qanunauyğunluqlarla səciyyələnən yeni bir sosial-iqtisadi mühit yaranmışdır. Artıq, milli iqtisadiyyatda davamlı inkişaf mərhələsinə keçid edilmişdir və iqtisadiyyatın ayrı-ayrı sahələrinin uzunmüddətli rentabelli fəaliyyətini təmin etmək üçün lazımi infrastruktur təminatı formalaşdırılmışdır. Bununla belə, davamlı olaraq təkmilləşdirici tədbirlərin həyata keçirilməsi də zəruridir. “Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış” İnkişaf Konsepsiyasının hazırlanması və ardıcıl şəkildə reallaşdırılması, eləcə də “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər”in hazırlanması zərurəti də, məhz ölkəmizdə dinamik inkişafın təmin olunması, yeni mərhələyə keçid və uzunmüddətli davamlı inkişafın təmin olunması ilə bağlıdır. Yeni mərhələ həm iqtisadi göstəricilərlə, həm də 44 günlük Vətən müharibəsində qazanılan tarixi Zəfərlə şərtlənir. Uzun illər işğal altında qalan torpaqlarımızın azad edilməsi iqtisadi tərəqqi, xüsusi qeyri-neft sektorunun inkişafı üçün geniş imkanlar yaradır.

Ölkəmizdə davamlı inkişaf edən nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması da adıçəkilən sənədlərdən və nəhayət “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər”dən irəli gələn bir zərurətdir. Adıçəkilən sənədlərin mahiyyətindən aydın olur ki, ölkənin iqtisadi inkişafının davamlı olması hökumətin iqtisadi siyasətinin təməl prinsipidir. Təbii ki, ümumi davamlı inkişaf ayrı-ayrı sahələrin, o cümlədən nəqliyyat sisteminin də davamlı inkişafını zəruri edir. Nəqliyyat, tranzit və logistika infrastrukturunun formalaşdırılması və təkmilləşdirilməsi, əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin yaxşılaşdırılması, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərindən səmərəli istifadənin təmin olunması, paytaxtın, eləcə də digər iri yaşayış məntəqələrinin nəqliyyat sisteminin inkişaf etdirilməsi, nəqliyyat intensivliyinin

yüksək olduğu ərazilərdə səs-küyün azaldılması, ətraf mühit üçün minimal zərərli nəqliyyat xidmətlərinin təşkili, yaşıl iqtisadiyyatın formalaşdırılması və s. kimi məsələlər “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər”nin başlıca hədəflərinə aiddir. Bütün bunlar sənəddə birbaşa göstərilməsə də, söhbət yaşıl iqtisadiyyatdan, təmiz ətraf mühitdən, davamlı inkişafdan və yüksək rifahın formalaşdırılmasından gedirsə, təbii ki, qeyd olunanların prioritetlərə aid edilməsi labüddür. Bu baxımdan da “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər” nəqliyyat sisteminin də qarşısında mühüm vəzifələr qoyur [9].

İqtisadi inkişafı istiqamətində əldə edilmiş davamlı uğurlar əsas verir ki, Azərbaycan dövləti daha yüksək hədəflərə istiqamətlənmiş məqsədlər müəyyən etsin, bu hədəflərə aparan strateji xətti və qarşıda dayanan vəzifələri əvvəlcədən müəyyənləşdirsən və məqsədə daha tez nail olmaq üçün milli təsərrüfatın müxtəlif infrastrukturlarının sistemli fəaliyyətini təmin etsin [9, 29**Ошибка! Источник ссылки не найден.**].

Belə infrastruktur sahələrindən biri də milli iqtisadiyyatın inkişafında, cəmiyyətin normal yaşayışı və fəaliyyətinin təmin olunmasında aparıcı rol oynayan nəqliyyat sistemidir. Başqa sözlə desək, sosial-iqtisadi inkişafın seçilmiş prioritetlərinin reallaşması bütün sahələrdə yeniliklərin tətbiqini zəruri edir ki, bu da nəqliyyat sistemində də müvafiq addımların atılmasını tələb edir. Hansı ki, bu addımların başlıca məqsədi, məhz sosial-iqtisadi inkişafın prioritetlərində tövsiyyə edilən yeni iqtisadi şəraitdə daşımaların səmərəli təşkilini təmin etməyə qadirdir. Qarşıya qoyulan vəzifələrin uğurlu icrası, eləcə də milli iqtisadiyyatın uzunmüddətli davamlı inkişafına nail olunması yeni nəqliyyat sisteminin formalaşmasını zəruri edir. Bunun da bir sıra başlıca səbəbləri vardır. Belə ki, əvvəldə də qeyd olunduğu kimi, XXI əsrdə informasiya və kommunikasiya texnologiyalarının (İKT) sürətli inkişafı və bunun nəticəsində baş verən yeni proseslər ayrı-ayrı milli təsərrüfatların sosial-iqtisadi həyatına da nəzərəcarpacaq şəkildə təsir göstərməkdədir. Təbii ki, bütün bunlar qlobal mühitə, beynəlxalq aləmə sürətlə inteqrasiya olunan müstəqil Azərbaycan Respublikasına da aiddir. Qlobal və interqasiya amilləri milli təsərrüfatların və cəmiyyət həyatının bütün sahələrində cərəyan edən sosial-iqtisadi və siyasi-mədəni

proseslərə ciddi təsir edir. Nəticədə, milli və regional səciyyəvi xüsusiyyətlər ilə qloballaşma və integrasiya prosesləri arasında kəskin mübarizə müşahidə olunur. Təbii ki, digər ölkələr kimi, Azərbaycan Respublikasının da öz mənşəyinə, tarixinə, əhatə dairəsinə, yerləşdiyi regiona və s. görə milli, ölkədaxili və regional özəllikləri mövcuddur ki, bu da təsərrüfat və cəmiyyət həyatının ayrı-ayrı sahələrinin idarə olunmasında onların nəzərə alınması, bütün istiqamətlərdə daha səmərəli addımların atılması baxımından çox vacibdir. Bu mənada, “Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış” İnkişaf Konsepsiyasına və “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafın Milli Prioritetləri”nə əsaslanaraq müasir dövrü aşağıdakı kimi xarakterizə edə bilərik [9;29, 63, 158]:

- Qloballaşma və integrasiya proseslərinin sürətlənməsi milli dövlətlərə və təsərrüfatlara təsirlərin, innovativ yeniliklərin sürətli tətbiqinin intensiv şəkildə güclənməsi ilə müşahidə edilir. Bir çox mütəxəssislər bunu qloballaşmanın yaratdığı müsbət təsirlər kimi kimi dəyərləndirərək bildirirlər ki, bütün proseslər ölkələrin innovasiya siyasətindən, yeniliklərin qəbulu imkanları və tətbiqi xüsusiyyətlərindən, qabaqcıl texniki standartların, yeni idarəetmə metodlarının tətbiqi səviyyəsindən asılıdır. Proqnozlara görə dünya iqtisadiyyatının perspektiv artımına, məhz innovasiya, yeniliklərin və yeni yanaşmanın tətbiqi ilə nail olunacaqdır. Yaxın gələcəkdə ölkələrarası ticarətin daha da yüksək tempə artacağı və daha geniş coğrafiyanı əhatə edəcəyi, qloballaşmanın təsiri ilə regionlar arasında integrasiya proseslərinin də güclənəcəyi qaçılmaz bir prosesə çevriləcək, dünyanın vahid iqtisadi orqanizm kimi formalaşması daha da möhkəmlənəcəkdir. Bütün bunlar isə, məhz operativ, çevik, yüksək manevr etmə qabiliyyətinə malik yeni nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasını zəruri edir;

- Dünyanın vahid iqtisadi orqanizmə çevrilməsi, ticari proseslərin intensivləşməsi istiqamətində təricən dünyada cərəyan edən proseslər nəticəsində dövlətlərarası ticarət, rəqabət mübarizəsi, intellektual mülkiyyət və ekoloji mühitlə əlaqədar normaa və standartların yenilənməsi, milli təsərrüfatların inkişafında inkişaf etmiş dövlətlərin təsirlərinin artacağı qaçılmazdır. Bütün bunlar isə, rəqabət mübarizəsini daha da kəskinləşdirəcək, dünya bazarında milli təsərrüfatların mütləq və

müqayisəli üstünlüklərindən qaynaqlanan ixtisaslaşma meyilləri güclənəcək, istehsalın texniki-texnoloji təkmilləşməsini, innovasiyaların tətbiqini stimullaşdıran və bununla da qlobal və regional səviyyədə əlavə dəyər artımını təşviq edən rəqabət mühiti formalaşacaq. Başqa sözlə desək, artıq başlıca məqsədlərdən biri rəqabət qabiliyyətli milli iqtisadiyyatın formalaşdırılmasıdır ki, bu da öz növbəsində innovasiyaların sənayedə sürətli və genişmiqyaslı tətbiqi, elmi-texnoloji potensialdan daha səmərəli istifadə, ömürboyu keyfiyyətli təhsil imkanlarının artırılması əsasında mümkündür. Bu baxımdan da, gələcəkdə daha yüksək məhsuldarlığa nail olmaq və milli iqtisadiyyatların müqayisəli üstünlüklərinə əsaslanaraq yeni fəaliyyət sahələrini formalaşdırmaq, eləcə də yeni yaradılan və əvvəldən fəaliyyət göstərən sahələrdə innovasiya siyasətinə əsaslanaraq müvafiq təkmilləşdirmələrin aparılması başlıca zərurətdir. Aydındır ki, rəqabət qabiliyyətlilik iki mərhələ də - istehsal və satış mərhələsində təmin edilir və bu, ümumilikdə istehsalın rəqabət səviyyəsini xarakterizə edir. Nəzərə alsaq ki, satış mərhələsi birbaşa nəqliyyat xidmətləri və daşıma prosesləri ilə əlaqədardır, onda yeni nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması zəruriyyətinin, həm də buradan qaynaqlandığı aydın olar;

- Belə bir şəraitdə, təbii ki, əsas hədəf ölkənin dünyanın inkişaf sürəti ilə ayaqlaşa bilməsi və ən azı uzunmüddətli regional liderliyə nail olmaqdır. Bu isə ilk növbədə iqtisadiyyatın neftdən asılılığının azadılmasını, dünya iqtisadiyyatının perspektiv xammal təminatçısına çevrilmək və dünya sənayesinin texnoloji tərəqqisindən kənarda qalmaq kimi vacib problemə daha diqqətlə yanaşmaq tələb edir. Belə ki, 1990-cı illərin sonlarından etibarən ölkəmizdə xammalın - neft və neft məhsullarının ixracı əldə edilən iqtisadi dinamikanın əsas təkanverici qüvvəsi kimi çıxış etmişdir. Son illər, xüsusilə 2009-cu ildən etibarən qeyri-neft sektorunun inkişafı istiqamətində addımlar atılsa da, hələlik üstünlük neft sektoruna aiddir. Müasir dövrdə isə, “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafın Milli Prioritetləri”ndən də göründüyü kimi, qarşıya qoyulan əsas hədəf qeyri-neft sektorunun inkişaf etdirilməsi, qeyri-neft iqtisadiyyatının məhsuldarlığını və rəqabətə davamlılığını yüksəltmək, bu sahələrin innovativ əsasla inkişafını təmin etməkdir. Söhbət innovativ yanaşmadan gedirsə, artıq daha çox xammal və ehtiyatlardan istifadəyə əsaslanan iqtisadi platformadan innovativ

yanaşmalara üstünlük verən və yeni texnika-texnologiyanın sürətli tətbiqinə əsaslanan “bilik iqtisadiyyatına” keçid təmin edilməli, bu məqsədlə də ölkədə insan kapitalının inkişafına diqqət artırılmalıdır. İnsan potensialının inkişafı isə təhsil sisteminin kökündən dəyişdirilməsinə, ömrüboyu (ilboyu) təhsil imkanlarının yaradılmasına, həmçinin İKT-nin tətbiqi ilə virtual təlim-tədrisin, kompyuter-şəbəkə biliklərinin rolunun artırılmasını zəruri edir. Hansı ki, COVID-19 ilə bağlı tətbiq edilən məhdudiyyətlər çərçivəsində bu fikir bir daha təsdiqini tapdı.

- Vahid global iqtisadi mühitin formalaşdırılmasını sürətləndirən qloballaşma bir çox müsbətliklərlə yanaşı, böyük risklər də yaradır. İlk növbə də, qloballaşmanın milli xüsusiyyətlərə təzyiqi sosial-iqtisadi proseslərə, cəmiyyətin yaşayış tərzinə də müəyyən təhdidlərlə xarakterizə olunur. Ticarət, kapital axını, əmək miqrasiyası kimi proseslərin qloballaşma və integrasiyanın təsiri ilə sərbəstləşməsi bir sıra risklərlə xarakterizə olunur. Müasir dünyanın inkişaf meyilləri milli təsərrüfatlar arasındakı qarşılıqlı əlaqələrə ciddi təsir edir, təbii ehtiyatlar və resurslar milli dövlətlərə məxsusluqdan daha çox dünyəvi xarakter alır ki, bu da beynəlxalq mühitdə ehtiyatlar və resurslar uğrunda rəqabət mübarizəsinin kəskinləşməsinə gətirib çıxarır. Müşahidələr göstərir ki, yaxın gələcəkdə dünya təsərrüfatının aparıcı mərkəzləri arasında tarazlığın pozulması, struktur yenilən-mələri, regional iqtisadi birliklərin rolunun güclənməsi ilə xarakterizə olunacaqdır ki, bu da ayrı-ayrı milli iqtisadiyyatlar üçün müəyyən inkişaf imkanları və risklər yaradır. Konkret olaraq, Azərbaycan üçün global məkana yeni integrasiya im-kanları yaradır, iqtisadi inkişaf hədəflərində ümumdünya kontekstinə üstünlük verməyə, lokal və regional mühitlə məhdudlaşmamağı tövsiyə edir. Milli dövlətlər üçün bu, ayrı-ayrı iqtisadi regionların təsərrüfat proseslərindən və bazarlarından yararlanmaq imkanı yaradır ki, bütün bunlar da çevik nəqliyyat xidmətləri olmadan qeyri-mümkündür;

- Qeyd edildiyi kimi, vahid global məkanın formalaşmasının intensivləşməsi yeni texnologiyaların və yanaşmaların, qabaqcıl təcrübənin yayılması kimi müsbət təsirlərlə yanaşı, mənfi (arzu edilməyən) iqtisadi proseslərin də yayılması mümkündür. Xüsusilə, milli təsərrüfatların ümumdünya təsərrüfat integrasiyasına cəlb olunması inkişaf etməkdə olan və zəif inkişaf etmiş ölkələri öz cənginə ala bilər. Sevindirici

haldır ki, ölkəmiz 2008-ci ildə başlayan qlobal maliyyə-iqtisadi böhranı hazırlıqlı qarşılamış, bu müddətində investisiya risklərinin yüksək olmasına, regionun bir sıra dövlətlərində baş verən ciddi devalvasiyaya baxmayaraq qlobal və regional mühitində öz mövqeyini və milli pul vahidinin məzənnəsinin sabitliyini, əsasən, qoruya bilmişdir. Təbii ki, bütün bunlar böhrandan öncəki illərdə düşünülmüş şəkildə həyata keçirilən sosial-iqtisadi siyasətin, milli səviyyədə düzgün tənzimlənən makroiqtisadi proseslərin, yaradılmış valyuta ehtiyatlarının və əsasında mümkün olmuşdur.

- Davamlı inkişaf mərhələsi kimi xarakterizə olunan müasir dövrdə dünyanın, eləcə də ayrı-ayrı milli dövlətlərin üzləşdiyi, qlobal və milli təsərrüfatlara güclü təsir edən problemlərdən biri də sürətlənən sənayeləşmə prosesləri nəticəsində ekoloji tarazlığın pozulmasıdır. Təbii ki, Azərbaycan Respublikası üçün də bu problemlər ciddi xarakter daşıyır. Bunun isə başlıca səbəblərinə, onilliklər ərzində, ekoloji və ətraf mühit tələbləri nəzərə alınmadan, aparılmış neft hasilatı, torpaqları-mızın işğalı, ölkəmizin şirin su ehtiyatlarının öz mənbəyini qonşu dövlətlərin ərazi-sindən götürməsi, su hövzələrinin insan orqanizmi və canlı aləm üçün təhlükəli olan intensiv çirklənməyə məruz qalması və s. aiddir. Digər tərəfdən, qlobal iqlim dəyişməsi və istiləşmə prosesləri, bunun və texnogen təsirlərin nəticəsində çayların öz məcrasından çıxması, bütöv kəndlərin və şəhərlərin su altında qalması, bəzən də uzunmüddətli quraqlıq və s. təbii fəlakətlər yarada biləcək proseslərlə bağlıdır. Bütün bunlar isə, təbii ki, ölkənin sosial-iqtisadi tərəqqisinə və cəmiyyətin həyat səviyyəsinə də birbaşa təsir göstərir. Bu səbəbdən müvafiq siyasət tədbirlərinin işlənib hazırlanmasını, ətraf mühitə zərərli təsirlərin minimumlaşdırılmasını zəruri edir. Bu siyasətin isə mühüm tərkib hissələrindən biri də, məhz ekoloji təmiz nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasıdır. Başqa sözlə desək, istər “Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış” İnkişaf Konsepsiyası, istərsə də “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafın Milli Prioritetləri” yeni “Yaşıl nəqliyyat sistemi”nin formalaşdırılmasını bir zərurətə çevirmişdir. “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafın Milli Prioritetləri”n “Təmiz ətraf mühit və yaşıl “artım” ölkəsi” adlı 5-ci bölməsi də qeyd olunanları bir daha təsdiq edir. Artıq nəqliyyat vasitələrinin sayının çoxalması, ətraf mühitin çirkləndirilməsinin həyat üçün təhlükəli həddə çatması, eləcə də adıçəkilən sənədlərdən irəli gələn tələblər “Yaşıl nəqliyyat

sistemi”nin yaradıl-masını zəruri edir [9, 26, 63, 158].

Bu baxımdan da, mövcud imkan və resursları nəzərə almaqla, ölkəmizdə davamlı iqtisadi artım və daha yüksək sosial rifaha nail olmaq, dövlət idarəetməsində səmərəliliyi və çevikliyi, vətəndaş hüquq və azadlıqlarını, qanunun aliliyini təmin etmək, vətəndaş cəmiyyətinin ölkənin sosial-ictimai və iqtisadi həyatında aktiv iştirakına şərait yaratmaq kimi istiqamətlər qəbul edilən sənədin prioritetlərinə aiddir. Söhbət, davamlı iqtisadi artım və sosial baxımdan səmərəli iqtisadiyyatdan gedirsə, təbii ki, bunun aparıcı istiqamətlərindən biri nəqliyyat sistemidir. Bu isə o deməkdir ki, yeni nəqliyyat sistemini formalaşdırmadan sosial-iqtisadi inkişafın və ekoloji hədəflərə nail olmaq qeyri-mümkündür. Ümumilikdə, prioritetlərin (məqsədlərin) reallaşması üçün aşağıda qeyd olunanlar milli təsərrüfatın davamlı inkişafının, eləcə də davamlı inkişaf edən yeni nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasının təşkilati-hüquqi əsasları olaraq qəbul edilə bilər [9, 63, 66, 78]:

- Azərbaycan Respublikasının sosial-iqtisadi cəhətdən dinamik inkişaf edən, rəqabətə davamlı ölkəyə çevrilməsi, ölkədə adambaşına düşən ÜDM həcmnin davamlı artırılması.

- ölkəmizin əlverişli coğrafi-strateji mövqeyi, nəqliyyat-tranzit sahəsində zəngin potensialı, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin qovşağında yerləşməsi və s. nəzərə alınaraq, nəqliyyat-tranzit potensialının gücləndirilməsi, tranzit xidmətlərini dövlət büdcənin əsas gəlir mənbələrindən birinə çevrilməsi, qeyri-neft məhsulları üzrə bir nəfərə düşən ixracın 1000 ABŞ dollarına çatdırılması;

- dövlət tənzimləməsinin təkmilləşdirilməsi ilə sağlam rəqabət mühitinin formalaşdırılması, təbii-iqtisadi resurslardan qənaətlə istifadəni, əlavə dəyər artımını təmin edən, ixrac yönümlü və idxalı əvəzetmə iqtisadiyyatına keçidin stimullaşdırılması;

- istehsal amillərindən sosial-iqtisadi və ekoloji baxımdan səmərəli istifadəyə, ümumi məhsuldarlığın artımına imkan verən, ümumilikdə milli iqtisadiyyatın səmərəliliyinə əsaslanan iqtisadi proseslərin dəstəklənməsi. Bu istiqamətdə innovasiyaların tətbiqinə üstünlük verilməsi, stimullaşdırılması;

- rəqabətə davamlılığın artırılması, etibarlı makroiqtisadi sabitliyin təmin

edilməsi, iqtisadi sahələr arasında əlaqələrin uzlaşdırılması və intensivləşdirilməsi, əlverişli biznes mühitinin yaradılması və Milli Prioritetlərdən irəli gələn özəl təşəbbüslərin təşviq edilməsi, maliyyə xidmətləri bazarına çıxışın asanlaşdırılması, qiymətli kağızlar bazarının inkişaf etdirilməsi, müqayisəli üstünlüyə malik olduğumuz məhsullar üzrə xarici ticarətin liberallaşdırılması və investisiya siyasətinin təkmilləşdirilməsi;

- Bazar münasibətlərinin təkmilləşdirilməsi, iqtisadiyyatın daha çevik strukturunun formalaşdırılması;

- Neft-qaz sənayesinin modernləşdirilməsi ilə yanaşı, qeyri-neft sahələrinin şaxələndirilməsi, qeyri-neft sektorunda inkişafın daha geniş şəkildə təbliğ və motivasiya edilməsi, bu istiqamətdə şəffaflığın təmin edilməsinə yönəlik ardıcıl addımların atılması, ənənəvi enerji mənbələrindən alternativ və bərpa olunan enerji mənbələrinə keçid imkanlarının artırılması;

- Turizm xidmətlərinin, xüsusilə müalicəvi turizmin, ərzaq təhlükəsizliyinin təmin olunmasına önəmli rol oynayan kənd təsərrüfatının inkişafı və bu istiqamətdə işğaldan azad edilmiş ərazilərin potensial imkanlarının pasportlaşdırılması və təbliği, ticarət və xidmət sahələrinin genişləndirilməsi və inkişaf etdirilməsi;

- Araşdırmalar göstərir ki, ÜDM-in tərkibində qeyri-neft sektorunun orta illik real artımı, təqribən 7% ətrafında dəyişir. Bu tempin artırılması əsas hədəf kimi seçilməli və neft gəlirlərindən investisiya kimi istifadə edərək qeyri-neft sektorunun yüksək inkişaf tempini təmin etmək və bu sahənin ixrac imkanlarını genişləndirmək zəruridir. Bu isə, öz növbəsində, həm də geniş nəqliyyat əlaqələri, beynəlxalq daşımaları təmin edən daşıyışı şirkətlərin olmasını tələb edir ;

- Təbii ki, ən ümdə olan hədəflərdən biri rəqabət mühitinin təkmilləşdirilməsi və dünyanın vahid iqtisadi orqanizmə çevrilməsinə yönəlmiş qloballaşma tədbirlərinin qarşısında milli iqtisadiyyatın rəqabətə davamlılığının möhkəmləndirilməsi, struktur islahatları ilə çevik idarəetmə mexanizminin formalaşdırılması və bütün bunların sayəsində qeyri-neft məhsullarının ixracının artırılması;

- qeyri-neft sektorunun dinamik inkişafına nail olmaq, bu sahə üzrə ixracı artırmaq məqsədilə qeyri-neft sənaye sahələrində innovativ yanaşmanın təşviq

olunması, biliklər iqtisadiyyatının, yəni konkret elmi əsaslara söykənən, yeni yanaşmaları təşviq edən mühitin formalaşdırılması;

- nəqliyyat-tranzit, logistika və enerji infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi, bu istiqamətdə xüsusilə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri boyunca regionlara diqqətin artırılması və ayrı-ayrı regionların rəqabət üstünlükləri dəyərləndirilməklə, regional inkişaf mərkəzlərinin və regional yük mərkəzlərinin (qovşaqlarının) formalaşdırılması, infrastruktur təminatının təkmilləşdirilməsi, sosial xidmətlərin əlçatanlığının artırılması ilə regionlar arasında disproporsiyaların aradan qaldırılması və nəticədə regionlarda yüksək rifah halına nail olunması;

- İKT-dən istifadə və rabitə xidmətlərinə çıxış imkanlarının artırılması, informasiya-kommunikasiya texnologiyalarına çıxışın, keyfiyyətli internetdən istifadə imkanlarının asanlaşdırılması istiqamətində davamlı tədbirləri həyata keçirilməsi;

- Azərbaycanda “mütləq yoxsulluq” probleminin aradan qaldırılması, bu kateqoriyadan olan əhali qrupunun azaldılması istiqamətində ardıcıl tədbirlərin reallaşdırılması, ölkədə əhalinin orta təbəqəsinin formalaşmasına diqqətin artırılması;

- Bütün sahələrdə əldə edilən uğurların əsasında normal tənzimləmə və əlverişli normativ-hüquqi baza dayanır. Bu baxımdan da, qanunvericilik bazasının mütəmadi olaraq təkmilləşdirilməsi və milli-mədəni dəyərlərin qorunması ilə müvafiq institusional potensialın gücləndirilməsi.

Bu siyahını daha da genişləndirmək və müxtəlif istiqamətləri konkret ifadə etmək olar. Bununla belə, qeyd edilənlərin əsasında “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafın Milli Prioritetləri”nə çatmağın, bu istiqamətdə qarşıya qoyulmuş məqsədə nail olunması daha çox ehtimal ediləndir.

Yuxarıda sadalanan istiqamətlərdən də göründüyü kimi, Milli Prioritetlər bütün sahələrin, ümumilikdə milli iqtisadiyyatın modernləşdirilməsini, innovativ tədbirlərin gücləndirilməsini tələb edir ki, yeni nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması, həm də buradan irəli gəlir. Digər tərəfdən, aydındır ki, hər bir milli iqtisadiyyatın inkişaf sürətini təmin edən, inkişaf səviyyəsini xarakterizə edən lokomotiv sahələrə istehsal sektoru, yəni sənaye və ona dair göstəricilərdir. Başqa sözlə desək, istehsalın strukturu və həcmi, artım dinamikası hər bir milli iqtisadiyyatın inkişaf səviyyəsini xarakterizə

edən başlıca göstəricidir. Müasir dövrdə qlobal-laşma və informasiya inqilabı nəticəsində baş verən dəyişikliklər iqtisadi sferada müvafiq addımların atılmasını tələb edir. Milli təsərrüfatın bütün sahələrində, xüsusilə də xidmət (nəqliyyat) və sənaye sektorunda beynəlxalq standart və tələblərin tətbiqi, artıq zərurətə çevrilmişdir. Qloballaşma və informasiya inqilabının nəticəsi olaraq milli iqtisadiyyatda, xidmət və istehsalda yeni texnika və texnologiyanın tətbiqi ictimai tərəqqinin aparıcı qüvvəsinə çevrilmişdir. Eyni zamanda, iqtisadi inkişafın xarakteri və şərtlərinin tamamilə yeni bazaya əsaslanması isə, ümumi-likdə cəmiyyətin modernləşməsini tələb edir. Təbii ki, modernləşmə istehsal sferası ilə yanaşı, bu sahəyə xidmət edən digər infrastruktur sahələrin, o cümlədən nəqliyyat sisteminin də yenidən qurulmasını, təkmilləşdirilməsini tələb edir. Başqa sözlə desək, bütün bunlar nəqliyyat sisteminin də modernləşdirilməsini və davamlı inkişafını zəruri edir [26, 29, 63, 89, 158, 248].

“Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafın Milli Prioritetləri”ndən də göründüyü kimi, istər daxili istərsə də beynəlxalq daşımalara dair tələblərin yerinə yetirilməsi üçün çevik, rəqabət qabiliyyətli və ekoloji tələblərə uyğun milli nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması zəruri bir məsələ kimi qarşıda dayanır. Milli Prioritetlərdən də göründüyü kimi, iri həcmli yüklərin intensiv şəkildə uzaq məsafələrə daşınması da nəqliyyat sisteminin qarşısında dayanan başlıca məqsəddir. Bütün bunlarla yanaşı, ölkəmizdə həyata keçirilən islahatlara, qəbul edilən proqram və layihələrə, “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafın Milli Prioritetləri”nə əsaslanaraq yaxın gələcəkdə nəqliyyat sektorunun inkişaf prioritetlərini aşağıdakı kimi qəbul etmək olar [17, 18, 19, 26, 63, 254]:

- milli təsərrüfatın mühüm infrastruktur sahəsi olan yol-nəqliyyat sisteminin tərəqqisi;
- yol-nəqliyyat sisteminin kompleks inkişafı;
- nəqliyyat xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi istiqamətində ardıcıl tədbirlərin həyata keçirilməsi;
- ətraf mühit üçün minimum zərərli yanacaqdan istifadə və xidmətlərin ekoloji səmərəliliyi tələblərinin sərtləşdirilməsi;
- təsərrüfatlararası əmtəə mübadiləsinin təmin edən yükdaşımalarının və cə-

miyyətin sosial tələbatı olan sərnəşin daşımlarının tarazlı inkişafı;

- nəqliyyat-tranzit potensialından səmərəli istifadə, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərin yük cəlbəediciliyinin artırılması məqsədilə ölkə ərazisində nəqliyyat infrastrukturalarının texniki-texnoloji və regional baxımdan tarazlı inkişafı;

- İntellektual idarəetmənin formalaşdırılması ilə regional nəqliyyat qovşaqları arasında əlaqələrin gücləndirilməsi və qovşaqların fəaliyyətinin aktivləşdirilməsi;

- Azərbaycan ərazisindən keçən nəqliyyat-tranzit xətlərinin və beynəlxalq daşımları həyata keçirən nəqliyyat vasitələrinin müasir tələblərə uyğun təkmilləşdirilməsi əsasında milli yol-nəqliyyat sisteminin qlobal kommunikasiya məkanına sürətli inteqrasiyası;

- Karbohidrogen ehtiyatlarının beynəlxalq bazara çıxarılmasında, enerji daşıyıcılarının tranzitində ölkəmizin mövqeyinin gücləndirilməsi. Bu məqsədlə yeni texnika və texnologiyanın tətbiqini gücləndirməklə yükləmə-boşaltma işlərinin mexanikləşdirilməsi, anbar infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi zəruridir;

- Azərbaycanın yol-nəqliyyat kompleksinin qlobal nəqliyyat sisteminə inteqrasiyasının gücləndirilməsi məqsədilə TRASECA, Şimal-Cənub, İNOGEYT Proqramlarının tələblərindən irəli gələn infrastruktur layihələrinin həyata keçirilməsinin sürətləndirilməsi;

Qeyd olunanlardan da göründüyü kimi, bütün bunlara daşıma əməliyyatlarını operativ və səmərəli yerinə yetirən, ekoloji cəhətdən müasir tələblərə uyğun nəqliyyat sistemi formalaşdırmadan nail olmaq qeyri-mümkündür. Bu mənada, yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması, həm də milli iqtisadiyyatın, milli sənayenin modernləşdirilməsindən irəli gələn bir zərurətdir. Nəzərə alsaq ki, milli iqtisadiyyatın modernləşdirilməsi qarşıya qoyulan, eləcə də “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafın Milli Prioritetləri”ndən irəli gələn bir vəzifədir, onda yeni nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasını da bu konsepsiyanın tərkib hissəsi kimi qəbul edə bilərik. Təbii ki, çevik və səmərəli nəqliyyat sistemi rəqabət qabiliyyətli milli iqtisadiyyatın mühüm tərkib hissəsidir və rəqabət qabiliyyətliliyin zəruri şərtlərindən biridir. Bu mənada, konsepsiyada qarşıya qoyulmuş məqsəd və vəzifələr, həm də nəqliyyat sisteminin vəzifələri kimi qəbul edilməlidir. Belə ki, nəqliyyat sisteminin

inkişaf etdirilməsi məqsədlərini aşağıdakı kimi ümumiləşdirə bilərik ki, bu da sistemin sosial-iqtisadi mahiyyətini aydınlaşdırmağa imkan verir [26, 44, 63, s.214-246; 51, 117]:

- yük və sərnişin daşıma sifarişlərinin daşıyıcının və sifarişçinin tələbatına uyğun şəkildə yerinə yetirilməsi, istənilən konkret iqtisadi məkanın inkişafı üçün əmtəə dövriyyəsinin sürətləndirilməsi, istehlak məhsulları üzərində nəqliyyat xərc-lərinin azaldılması, əmtəə dövriyyəsi sistemində inzibati əngəllərin aradan qaldırılması, ayrı-ayrı regional nəqliyyat qovşaqlarının inkişafında tarazlılığın təmin olunması, eləcə də ölkədə vahid nəqliyyat şəbəkəsinin yaradılması, fasiləsiz, keyfiyyətli və təhlükəsiz nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir ki, bütün bunlar da inkişaf etmiş yeni nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasını zəruriləşdirir;

- ayrı-ayrı regionlar arasında nəqliyyat xidmətləri səviyyəsində diskriminasiyanın aradan qaldırılması məqsədi ilə sənayenin və bütün əhali təbəqəsinin, o cümlədən ucqar ərazilərdə yaşayan insanların keyfiyyətli nəqliyyat xidmətləri ilə təmin olunması, xidmətlərin kəmiyyət və keyfiyyətinin yüksəldilməsi, nəqliyyat proseslərinin ekoloji mühitə və canlı aləmə mənfi təsirlərinin azaldılması, sahə üzrə ixtisaslı kadr potensialının gücləndirilməsi;

- statistik rəqəmlərdən aydındır ki, Azərbaycan Respublikasında son 15 ildə nəqliyyat vasitələrinin sayı 2 dəfədən də çox artmışdır. Bu baxımdan da, cəmiyyətdə sürətlə baş verən avtomobilləşmənin yaratdığı əlverişli şəraitdən maksimum faydalanmaqla yanaşı, onun cəmiyyət üçün mənfi nəticələrini, xüsusilə mənfi ekoloji və digər təhlükəsizlik təsirlərini aradan qaldırmağa istiqamətləndirilmiş sistemli tədbirlərin həyata keçirilməsi də yeni nəqliyyat sisteminin qarşısında duran başlıca məqsədlərdən biridir;

- Azərbaycan Respublikasının global iqtisadi məkana sürətli və məqsədyö-nümlü integrasiyası, xarici ticarətin genişləndirilməsi və s. ölkəmizin yol-nəqliyyat kompleksinin, nəqliyyat-tranzit xidmətləri infrastrukturunun da davamlı olaraq təkmilləşdirilməsini tələb edir ki, bu da nəqliyyat sektoru ilə yanaşı, ümumilikdə ölkənin iqtisadi maraqlarından irəli gələn bir məsələdir;

- aydındır ki, ölkəmizin ərazisi beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri ilə əhatə edilmişdir

ki, bu da ölkəmizdə zəngin tranzit potensialının formalaşmasına şərait yaratmışdır. Ona görə də, nəqliyyat sisteminin qarşısında duran mühüm məsələlərdən biri də tranzit potensialının verdiyi bütün imkanlardan maksimum səmərəliliklə istifadəyə nail olmaqdır;

- milli nəqliyyat sistemi üçün mühüm problemlərdən biri də, ölkə yükdaşıyıcılarının rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi və nəqliyyat xidmətləri ixracının artırılmasıdır ki, bu da formalaşmaqda olan yeni nəqliyyat sisteminin başlıca məqsədlərindən biridir;

- Azərbaycanın yeraltı və yerüstü sərvətlərlə zəngin əlverişli coğrafi-strateji mövqedə yerləşməsi, ölkənin global məkana sürətli integrasiyası və s. səbəblərdən xarici amillərin milli təsərrüfatlara təsiri kəskin şəkildə artmışdır ki, bu da etibarlı milli təhlükəsizlik sisteminin formalaşdırılmasını tələb edir. Eyni zamanda, bu sistemin vacib bir elementi kimi nəqliyyat sektorunun qarşısında da bir sıra yeni tələblər yaranır;

- dünyada tələbatların dolğun ödənilməsinə əsaslanan davamlı inkişafın aktuallaşması ölkəmizdə də təbii-iqtisadi resurslardan qənaətlə istifadə, ətraf mühitin mühafizəsi və yaşayış səviyyəsinin yaxşılaşdırılması məqsədilə yol-nəqliyyat kompleksinin fəasliyyətinin və ümumilikdə nəqliyyat siyasətinin davamlı inkişaf konsepsiyasının çağırışları əsasında qurulmasını tələb edir;

- təbii ki, yuxarıda qeyd edilənlər, cəmiyyətin tələbat və zövqündə baş verən sürətli dəyişikliklər daşıma proseslərindən də yan keçmir və bütün bunlar ölkəmizdə də yol-nəqliyyat kompleksinin fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsini və nəqliyyat xidmətlərinin davamlı inkişaf tələblərinə uyğun təşkilini tələb edir. Bunun üçün struktur dəyişikliklərinin davam etdirilməsi ilə özəl daşıyıcı şirkətlərin inkişafının stimullaşdırılması, bazar münasibətlərinə uyğun çevik strukturun formalaşdırılması, yol-nəqliyyat kompleksinin səmərəli fəaliyyətinin təmin olunması və uzunmüddətli dinamik inkişafa nail olunması məqsədilə nəqliyyat növləri arasında korporativ maraqların uzlaşdırılması, nəqliyyat sektorunda əsas fondların davamlı olaraq yenilənməsi, bu istiqamətdə müasir dövrün tələblərinə uyğun sürətli texniki-texnoloji yeniləşmə və nəqliyyat xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin, keyfiyyət-səviyyəsinin yüksəldilməsindən ibarətdir [26, 29, 36, 63, 69, 116].

Təbii ki, qeyd edilənlərin hər biri xüsusi əhəmiyyət kəsb edir və bir məqsədin digərindən fərqləndirilməsi qeyri-mümkündür. Bütün bunlarla yanaşı, məqsədlər sırasında, nəqliyyat sektorunun sosial-iqtisadi mahiyyətindən irəli gələn ölkə əhalisinin və milli sənayenin nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının ödənilməsi səviyyəsinin maksimum yaxşılaşdırılması, daşıma xidmətləri bazarının inkişafı və genişləndirilməsi, inhisarçılığın aradan qaldırılması, sağlam-ədalətli rəqabət mühitinin formalaşdırılması, daşıma xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi və s. kimi məsələlər daha mühüm yer tutur. Eyni zamanda, nəqliyyat sisteminin inkişafının məqsəd və vəzifələri, davamlı iqtisadi artım mərhələsi ilə uzlaşan, qloballaşma və davamlı inkişaf tələblərindən irəli gələn prioritetlərin reallaşdırılması ilə əlaqədar olub bir sıra məsələləri özündə əhatə edir.

Bu sırada, xüsusilə, infrastruktur təminatının müasirləşdirilməsi məqsədilə nəqliyyat sektorunda struktur islahatların həyata keçirilməsi və infrastrukturun inkişaf etdirilməsi üçün yeni maliyyələşdirmə yollarının axtarılması vacib məsələlərdəndir. Ətraf mühitin çirklənməsinin qlobal xarakter daşdığını nəzərə alaraq gələcək-də mənfi halların qarşısının alınması məqsədilə ekoloji təhlükəsizlik standartlarına cavab verən nəqliyyat vasitələrindən istifadə edilməsi, katalitik neytrallaşdırıcıların quraşdırılması ilə daxiliyanma mühərriklərinin təkmilləşdirilməsini və ekoloji baxımdan təmiz alternativ yanacaq növlərinin tətbiq edilməsi nəqliyyat sisteminin səmərəli idarə edilməsinin məqsədləri sırasındadır. Hansı ki, bütün bunlar həm də davamlı inkişaf konsepsiyasından irəli gələn başlıca tələblərdəndir [29, 148, 187, 199].

4.2. Nəqliyyat sistemində idarəetmənin mövcud vəziyyəti və təkmilləşdirilməsi istiqamətləri

Hər bir sahənin idarəedilməsinin əsasında müvafiq normativ sənədlər dayanır. Başqa sözlə desək, idarəetmənin təşkilati-hüquqi əsasları hazırlanır ki, idarəetmə tədbirləri də, məhz bu əsaslar üzərində həyata keçirilir. Təbii ki, bu və ya digər sahənin fəaliyyətini tənzimləyən müvafiq normativ-hüquqi baza olmadan səmərəliliyin təmin olunması, uğurlu nəticəyə nail olunması az ehtimallıdır və əksər hallarda qeyri-

mümkündür. Birbaşa cəmiyyətin və istehsalın normal fəaliyyətinin təşkili baxımından xüsusi rola malik nəqliyyat sektoru üçün tənzimləyici bazanın əhəmiyyəti daha da çoxdur. Bu baxımdan da, yol-nəqliyyat kompleksində çevik və optimal idarəetmənin təmin olunması, daşıma xidmətlərinin həcmnin artırılması və keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması, nəqliyyat proseslərinin təhlükəsizliyinin qorunması, daşıma xidmətlərinin səmərəli təşkili üçün ədalətli rəqabət mühitinin formalaşdırılması, xidmətlərin rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi, milli xidmətlər bazarının beynəlxalq bazara uyğunlaşdırılması və s. üçün müasir dövrün səciyyəvi xüsusiyyətlərini, beynəlxalq, regional və yerli tələbləri tövsif edən, nəqliyyat proseslərinin ən xırda detallarına qədər nəzərə alan normativ sənədlərin, müvafiq hüquqi bazanın formalaşdırılması zəruridir. Bunları nəzərə alaraq, ölkəmizdə son dövrlər yol-nəqliyyat kompleksində genişmiqyaslı layihə və proqramların həyata keçirilməsi ilə paralel şəkildə, mütəmadi olaraq yeni, daha təkmil normativ-hüquqi sənədlərin hazırlanması, mövcud hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi ilə sahənin fəaliyyətini tənzimləyən, eyni zamanda, təşviq edən normativ-hüquqi əsasın möhkəmləndirilməsi xüsusi əhəmiyyət kəsb edir [2, 3, 4, 5, 39, s.33-40].

Mövcud normativ-hüquqi sənədlərlə tanışlıqdan aydın olur ki, yol-nəqliyyat kompleksinin fəaliyyətini tənzimləyən normativ-hüquqi sənədlərin başlıca məqsədlərindən biri də daşıma xidmətləri göstərən tərəflə daşıma sifarişçilərinin, eləcə də ümumilikdə yük sahibi, daşıyıcı, yük alan, yükləmə-boşaltma müəssisələri və s. prosesin bütün iştirakçılarının maraqlarının uzlaşdırılmasıdır. Bu da birbaşa nəqliyyatın üzərinə düşən vəzifələrdən, onun fəaliyyət sferasından və eləcə də müasir bazar iqtisadiyyatının səciyyəvi xüsusiyyətlərindən irəli gəlir. Təbii ki, qloballaşma, integrasiya, davamlı inkişaf kimi məsələlər milli nəqliyyat sistemlərinə də təsirsiz ötüşmür ki, bu da müvafiq normativ hüquqi bazanın vaxtdan-vaxtda tədqiqi, təhlili və təkmilləşdirilməsini zəruri bir prosesə çevirir. Məhz bu istiqamətdə görülmə işlər, aparılan araşdırmalar milli nəqliyyat sistemində daxil olan bütün növlərin fəaliyyətinin uzlaşdırılmasını, müxtəlif nəqliyyat növlərinin korporativ maraqlarının əlaqələndirilməsini kompleks şəkildə tənzimləyən müvafiq hüquqi bazanın formalaşdırılmasına dəstək verə bilər [2, 4, 5, 18, 29].

Aydındır ki, yol-nəqliyyat kompleksində uzunmüddətli inkişafın normativ-hüquqi əsasını mövcud sosial-iqtisadi vəziyyətin daha da yaxşılaşdırılmasına və həyat səviyyəsinin yüksəldilməsinə hədəflənən tədbirlər kompleksi təşkil edir. Ona görə də dövlət tənzimlənməsinin əsasını təşkil edən normativ-hüquqi bazanın formalaşdırılması zamanı mövcud (real) sosial-iqtisadi və ictimai-siyasi vəziyyətin nəzərə alınması vacibdir. Bu səbəbdən də, yol-nəqliyyat kompleksinin çevik şəkildə bazar iqtisadiyyatı tələblərinə uyğunlaşdırılmasını, milli daşıyıcıların beynəlxalq daşımalar sisteminə sürətli və asan integrasiyasını təmin etmək üçün, ilk növbədə sistemin idarə olunmasına yeni təşkilati-metodoloji yanaşma zəruridir. Bu baxımdan milli yol-nəqliyyat kompleksinin inkişaf perspektivləri və problemləri müxtəlif nəzəri baxışlar və təcrübə əsasında inkişaf etdirilməlidir [35, 71, 91, 99].

Tədqiqatlardan aydın olur ki, ölkəmizdə nəqliyyat sahəsində qanunvericilik bazası qanunlar, fərmanlar, beynəlxalq müqavilə və sazişlərdən ibarətdir. Eyni zamanda, bu baza müstəqillik əldə edildikdən sonra çoxlu sayda qanunlarla daha da zənginləşmişdir. Azərbaycan Respublikasının “Nəqliyyat haqqında”, “Avtomobil yolları haqqında”, “Yol hərəkəti haqqında”, “Avtomobil nəqliyyatı haqqında” və s. Qanunları bu sahənin inkişafını tənzimləyən əsas normativ sənədlərdəndir. Eyni zamanda Azərbaycan Respublikasında dövlətin nəqliyyat siyasəti Konstitusiyanın müvafiq müddəalarına, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin müvafiq Fərmanlarına, Nazirlər Kabinetinin qərar və sərəncamlarına əsasən həyata keçirilir. Ümumilikdə isə, nəqliyyat sisteminin qanunvericilik bazası dedikdə daşıma xidməti göstərən fiziki və ya hüquqi şəxslə sifarişçi arasında münasibətləri tənzimləyən normativ-hüquqi aktlar sistemi başa düşülür [2, 5, 17, 18, 19, 39, 289].

Məlumdur ki, kütləvi istifadə və yüksək manevr etmə xüsusiyyətlərinə görə avtomobil nəqliyyatı daha geniş yayılmışdır. Digər tərəfdən avtomobil nəqliyyatı həm də tamamlayıcı bir nəqliyyat növü olduğu üçün bu sahədə səmərəli idarəetmənin təşkili daha əhəmiyyətli hesab edilir. Belə ki, bir daşıma sifarişinin tamamlanmasında avtomobil nəqliyyatı eyni prosesdə bir neçə dəfə iştirak edir: yüklərin yükləndərəndən nəqliyyat qovşağına və nəqliyyat qovşağından qəbul edənə çatdırılması. Ona görə də nəqliyyat sistemində səmərəli idarəetmənin təşkili istiqamətində araşdırmaların, yeni

normativ-hüquqi bazanın təhlilinin avtomobil nəqliyyatı timsalında aparılması daha məqsədəuyğundur.

Bütün sahələrdə olduğu kimi, avtomobil nəqliyyatında da səmərəli idarəetmənin əsas hədəfi mövcud potensial imkanlardan səmərəli istifadə etmək, təbii-iqtisadi, maliyyə resurslarından qənaətlə istifadənin təmin olunması, iş vaxtından səmərəli istifadə, dövrüyyə vəsaitlərindən çevik və səmərəli istifadə, daşıma xidmətlərinin minimum vaxt və xərclə yerinə yetirilməsinin təşkili, nəhayət son nəticədə hazır məhsulun tərkibində nəqliyyat xərclərini minimumlaşdırmaqla maya dəyərinin aşağı salınması və sahədən əldə edilən mənfəətin davamlı şəkildə yüksəldilməsindən ibarətdir. Qarşıya qoyulmuş hədəflərə zamanında çatmaq məqsədi ilə yol-nəqliyyat kompleksində qarşılıqlı səmərəli münasibətlərin formalaşdırılması olduqca vacibdir [2, 4, 5, 17, 18, 127, 289] .

Məlumdur ki, istehsalda (xidmətdə) əsas təhlil obyektı çəkilən xərclə nəticə arasında, sərf edilən əməklə və keyfiyyət səviyyəsi arasında, işçilərin əmək məhsuldarlığı ilə əmək haqqı arasında olan münasibətlər sistemidir.

Qeyd edildiyi kimi, yol-nəqliyyat kompleksində fəaliyyətin təşkili, kompleksə daxil olan müəssisələrinin (fiziki və hüquqi şəxslərin) fəaliyyəti, daşıma xidmətləri iştirakçılarının qarşılıqlı münasibətləri, prosesin tərkib hissəsi olan daşıyıcı, ekspeditor, yük göndərən, yük alan, yükləmə-boşaltma məntəqələri, avtoservis xidmətlərinin təşkili Azərbaycan Respublikasının “Nəqliyyat haqqında” Qanunu ilə tənzimlənir. Bu qanun 11 iyun 1999-cü il tarixində qəbul edilmiş və 27 iyul 1999-cu il tarixində Azərbaycan Respublikası Prezidentinin müvafiq fərmanı ilə qüvvəyə minmişdir [5, 289].

Qanunun 8-ci maddəsi “Nəqliyyatda iqtisadi fəaliyyətin əsasları” adlanır ki, bu da səmərəli idarəetmənin təşkili üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu maddənin 1-ci bəndində yazılır ki, “Nəqliyyatda iqtisadi münasibətlərin əsasını nəqliyyat xidmətlərinə tələb və təkliflər bazarı formalaşdırır”. Qanunun başqa maddələrində isə daşıma prosesində iştirak edən tərəflər arasında münasibətləri tənzimləyən, eləcə də ayrı-ayrı subyektlərin mahiyyətini izah edən müddəalar əks olunmuşdur [5, 117].

Qanunda da qeyd edilir ki, daşıma subyektləri fəaliyyətlərini bazar münasi-

bətlərinin tələblərindən irəli gələn kommersiya maraqları əsasında qura bilərlər. (maddə 8.2). Bu, təbii ki, daşıma prosesi iştirakçılarının sərbəst olması demək deyil, onların öz fəaliyyətlərinin təşkili prinsiplərini müəyyən edir, daşıyıcı və nəqliyyat müəssisələrinə mövcud vəziyyətə və sifarişə uyğun kommersiya maraqlarının təmin olunması hüququ verir. Ona görə də 8-ci maddənin 3-cü bəndində yazılır ki, kommersiya prinsipləri əsasında qurulan münasibətləri, fəaliyyəti qarşılıqlı əməkdaşlıq haqqında müqavilələr tənzimləyir. Təbii ki, normativ sənədlərə müvafiq düzəlişlərin edilməsi də zəruridir. Məsələn, müqavilələrin mövcud qanunvericiliyin tələblərinə uyğun olması qeyd edilməlidir. Hətta müqavilənin xüsusi, müvafiq qurum tərəfindən təsdiq edilmiş forması olmalıdır ki, burada xaotiklik yaranmasın [5, 39, 289].

Göründüyü kimi nəqliyyat vasitələrinin sazlığı və daşıma işlərinin keyfiyyətliyi, təhlükəsizliyi, eləcə də ucuz başa gəlməsi üçün, razılaşmaya əsasən sifarişçi, yükləndirən və ya nəqliyyat vasitələrinin sahibləri cavabdehlik daşıyırlar. Yuxarıda qeyd olunduğu kimi, əgər nəqliyyat vasitələrinin sazlığı üçün sifarişçi məsuliyyət daşıımırsa, bu məsuliyyət digər tərəfin üzərinə düşür. Burada da məsuliyyətin bölüşdürülməsinin daha aydın təsbit edilməsi zəruridir. Eyni zamanda qanunun 16-cı maddəsində daşıyıcının məsuliyyəti, cavabdehliyi təsbit olunur.

Təbii ki, istər yuxarıda qeyd edilənlərə əməl olunması, istərsə də səmərəli idarəetmənin təşkili üçün daşıma işlərinin operativliyi xüsusilə vacibdir ki, bu da, ilk növbədə daşımada istifadə olunan nəqliyyat vasitələrinin texniki sazlıq, istis-mara yararlılıq vəziyyətindən çox asılıdır. Əks halda öhdəliklərini vaxtında yerində yetirməyən daşıyıcı (tərəf) normativ hüquqi aktlarla, həmçinin daşıma müqaviləsinə əsasən məsuliyyət daşıyır [5].

Nəqliyyat vasitələrinin texniki sazlığına nəzarətin zərurliyi, bu sazlığın təmin edilməsinin iqtisadi səmərəliliyi “Nəqliyyat haqqında” qanunun 18-ci maddəsi ilə bir daha təsdiqlənir. Daşıma zamanı yollarda ləngimələrin əsas səbəblərindən biri də, yuxarıda qeyd edildiyi kimi, nəqliyyat vasitələrinin texniki nasazlığıdır. Ona görə də hər bir daşınmadan qabaq istifadə olunacaq avtonəqliyyat vasitələrinə profilaktik baxış və xidmətlər vacibdir. Daşıyıcının günahından yükün itgisi baş verərsə, bu zaman daşıyıcı müştəriyə dəymiş ziyanı maddə 18.3-də göstərilmiş qaydada ödəməyə

borcludur. Eyni zamanda yaxşı olardı ki, belə məsuliyyətlər təmir müəssisələri üçün də təyin ediləydi. Avtonəqliyyat vasitələrini təmir edən müəssisə, öz istehsalına (xidmətinə) müəyyən təminat verəydi. Bu təminat ya yürüş norması, ya da vaxt norması kimi təyin edilə bilər. Bu istiqamətdə müvafiq proqram və qərarlar qəbul edilsə də, hələ ki, real olaraq texniki xidmət və təmir müəssisələri yerinə yetirdikləri işlərə görə, hüquqi cəhətdən, heç bir məsuliyyət daşımır. Əslində isə, nəqliyyat vasitəsinə qoyulan hər bir manat vəsait yeni yürüş deməkdir. O cümlədən, təmir və ya texniki xidmətə də sərf edilən vəsait müəyyən yürüş deməkdir. Bu baxımdan da, texniki xidmət və təmir müəssisələrinin fəaliyyətinə dair müvafiq normativ-hüquqi sənədin qəbul edilməsi və bu sahədə zamanətli xidmətlərə keçilməsi məqsədəuyğun olardı. Bu, həm də ondan irəli gəlir ki, son dövrlər bir “usta və ya təmir sexləri” bolluğu müşahidə edilsə də, avtoservis xidmətlərinin keyfiyyət yüksəlişi o qədər də hiss edilmir ki, bu da nəticədə daşımaların səmərəliliyini aşağı salır [5, 39, 63, 289].

Araşdırmalardan aydın olur ki, inkişaf etmiş dövlətlərdə ayrı-ayrı təmir müəssisələrində avtonəqliyyat vasitələrinin əsaslı təmiri aparılmır. Nəqliyyat vasitələri müəyyən müddət istismardan sonra istehsalçı müəssisə tərəfindən geri alınır və əsaslı təmir də bu müəssisədə həyata keçirilir. Təmir edilmiş avtomobil isə yenidən satışa çıxarılır. Bu proses müəssisələrin fəaliyyətinə nisbətən əhalinin maddi-rifah halından daha çox asılıdır. Vətəndaşların əksər hissəsinin maddi vəziyyəti yuxarıda qeyd edilənləri həyata keçirməyə çətinlik yaratsa da, texniki xidmət və təmir müəssisələrinin fəaliyyətinin təşkili barədə daim qabaqcıl beynəlxalq təcrübənin öyrənilməsi, yerli şəraitə və tələbata uyğun tətbiqi zəruridir. Bu problem də bir vəzifə kimi müvafiq Əsasnamə ilə Nəqliyyat Nazirliyinə (indiki halda Rəqəmsal inkişaf və Nəqliyyat nazirliyinə) həvalə edilmişdir (bənd 8.7).

Nazirlik beynəlxalq təcrübəni öyrənmək nəqliyyat-yol komplekslərinin əsas inkişaf istiqamətlərini hazırlayıb aidiyyəti orqanlara təqdim edir və eyni zamanda, bu kompleksin müxtəlif istiqamətlərinin proporsional inkişafı məqsədilə zəruri olan maliyyə-investisiya proqramlarının hazırlanmasını da təşviq edir. Əvvəldə qeyd edilən tədbirlərin həyata keçirilməsi, səmərəli fəaliyyət göstərən nəqliyyat-yol komplekslərinin (avtonəqliyyat vasitələrinə xidmət göstərən servis müəssisələrinin)

yaradılması və inkişaf etdirilməsi ilə istisna prosesində yaranacaq problem-ləri aradan qaldırmaq olar.

İstisna sahəsində iqtisadi münasibətlər özünəməxsus xüsusiyyətlərə malik-dir. Daşıma prosesində avtonəqliyyat müəssisələri ilə yükalanlar və yükləndə-rənlər arasında münasibətlər meydana çıxır. Eləcə də avtonəqliyyat müəssisələrini və yükləndə-rən müəssisələri material və başqa ehtiyatlarla təmin edən müəssi-sələr arasında, avtonəqliyyat müəssisələri ilə avtotəmir müəssisələri arasında iqtisadi münasibətlər yaranır. Bu halda aşağıdakı sistem münasibətləri - hərəkət tərkibini ehtiyat hissələri və təmir materialları ilə təmin etmək üçün yaranan münasibətlər, təmir işi və lazımi təchizatı yerinə yetirən müəssisələrlə münasibətlər və nəhayət, avtonəqliyyat müəssisəsində yerinə yetirilən texniki xidmət və təmir prosesində iqtisadi münasibətləri nəzərə almaq lazımdır.

Nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti, daşıma sifarişlərinin yerinə yetirilməsi zamanı hər zaman mühüm olan məsələlərdən biri də sosial-iqtisadi və ekoloji təhlükəsizlik tələblərinin, eləcə də ətraf mühit amillərinin nəzərə alınmasıdır. Araşdırmalar göstərir ki, yol-nəqliyyat hadisələrinin 55-60%-i nəqliyyat vasitələrinin texniki nasazlığı səbəbindən baş verir. Ona görə də istər təhlükəsizliyin, istərsə də ekoloji tələblərin təmin edilməsi üçün birinci növbədə avtonəqliyyat vasitələrinin texniki sazılığının təmin edilməsi zəruridir. Azərbaycan Respublikasının “Nəqliyyat haqqında” Qanununda da (maddə 22.1) qeyd edilir ki daşıyıcı subyektlər təhlükəsizliyi təmin etməyə cavabdehirlər. Bu tələbin ödənilməsinə isə ancaq müasir texnika və texnologiya ilə silahlanmış texniki xidmət və təmir müəssisələrinin yaradılması, təkmilləşdirilməsi və səmərəli fəaliyyətinin təşkili ilə nail olmaq olar. Qanunda da bildirilir ki, daşıma zamanı istifadə edilən yollar, texniki vasitələr təhlükəsizliyə dair bütün icbari tələblərə uyğun olmalıdır (maddə 22.3) [2; 5, 23, 29, 52, 63].

Avtonəqliyyat vasitələrinə texniki xidmət və təmir müəssisələrinin layihələndirilməsində də qeyd edilən tələblərlərin nəzərə alınması vacibdir. Belə müəssisələr layihələndirilərkən boş gedilərin miqdarının minimumluğu, kommunikasiya xətlərinə yaxınlığı, giriş-çıxış yollarının sərbəstliyi və s. tələblərlə yanaşı ətraf aləm (bitki və heyvan aləmi), atmosfer, təbii ehtiyatlar, faydalı qazıntılar və digər səbəblərin də

nəzərə alınması vacibdir.

Yuxarıda göstərilən tələblərin nəzərə alınmadığı təqdirdə nəqliyyat müəssi-sələri (texniki xidmət və təmir) bu qanunun 22.7-ci maddəsilə təsbit edilmiş məsu-liyyət daşıyırlar. Bütün bunlarla bərabər Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi (indiki halda Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar nazirliyi) də bu problemlərin maksimum aradan qaldırılması üçün Nazirliyin əsasnaməsi ilə təyin olunmuş formada cavabdehlik daşıyır. Əsasnamənin 9.34-cü bəndində yazılır ki : Nəqliyyat Nazirliyi (indiki halda Rəqəmsal inkişaf və Nəqliyyat nazirliyi) ətraf mühitin qorunması ilə bağlı öz səlahiyyətləri daxilində müvafiq tədbirlərin həyata keçirilməsini təmin edir. Məlumdur ki, nəqliyyat siyasətini həyata keçirən mərkəzi icra qurumu texniki xidmət və təmirlə məşğul olan, yol-nəqliyyat kompleksinə daxil olan müəssisələrin fəaliyyətinə nəzarət etmək, onlara lisenziya verilməsini həyata keçirmək və eyni zamanda lazımi tələblərə əməl olunmadıqda bu lisenziyanı ləğv etmək səlahiyyətinə malikdir. Nazirlik nəqliyyat-yol komplek-sinə aid müxtəlif fəaliyyət növləri ilə (texniki xidmət və təmir) məşğul olan müəssisələrdən iqtisadi və maliyyə vəziyyəti barədə hesabatlar tələb edir, bu hesabatları müvafiq mütəxəssislər təhlil edir və beləliklə də müəssisənin fəaliyyəti haqqında qərar qəbul edir. Əsasnamənin 10.15-ci bəndinə əsasən: Nəqliyyat nazirliyi (indiki halda Rəqəmsal inkişaf və Nəqliyyat nazirliyi) nəqliyyat-yol kompleksinin inkişafı ilə bağlı konfranslar, müşərivələr və seminarlar keçirmək, sərgilər təşkil etmək səlahiyyətindədir. Bu səlahiyyətlər daxilində olan məsələlərin həlli üçün müqavilə əsasında elmi-təşkilatları, şirkətləri, mütəxəssisləri, o cümlədən xarici mütəxəssis-ləri cəlb edə bilər (əsasnamə 10.16). Ona görə də Nəqliyyat Nazirliyinin (indiki halda Rəqəmsal inkişaf və Nəqliyyat nazirliyi) Respublika Ali məktəblərinin uyğun kafedraları, ayrı-ayrı nəqliyyatçı alimlər, nəqliyyatla bağlı tədqiqatçılar və digər uyğun mütəxəssisləri cəlb edərək nəqliyyat-yol kompleksinə nəzarəti gücləndirməsi, onların fəaliyyətində daimi ETT-nin müasir tələblərinin və beynəlxalq təcrübənin tətbiqini təmin etməsi məqsədəuyğun olardı. Bütün bunlarla yanaşı, avtonəqliyyatın sənaye infrastrukturalarının fəaliyyətini tənzimləyən hüquqi sənədlərlə tanışlıq nəticəsində məlum olur ki, texniki xidmət və təmir müəssisələrinin fəaliyyətinə nəzarət arzu olunan səviyyədə deyildir. Qanunda

nəzərdə tutulur ki, Nəqliyyat Nazirliyi (indiki halda Rəqəmsal inkişaf və Nəqliyyat nazirliyi) texniki xidmət və təmirlə məşğul olan müəssisələrə lisenziya vermək və eyni zamanda öz səlahiyyətləri daxilində nəzarət etmək ixtiyarındadır. Bu nəzarətin necə olmasından asılı olmayaraq, məlumdur ki, təkcə Bakı şəhərində yüzlərlə lisenziyasız kiçik və orta avtotəmir müəssisələri fəaliyyət göstərir. Bu hal kiçik biznesin və sahibkarlığın inkişafı baxımından müsbət olsa da, təmir və texniki xidmətin hal-hazırdakı keyfiyyətə baxımından qənaətbəxş hesab edilə bilməz. Çünki lisenziyasız obyektlərdə nə texniki xidmət və təmirlə məşğul olan kadrların hazırlıq səviyyəsinə, nə də bu işlərin keyfiyyətinə heç kim zəmanət vermir və məsuliyyət daşımır. Ona görə də yaxşı olardı ki, Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi (indiki halda Rəqəmsal inkişaf və Nəqliyyat nazirliyi) digər müvafiq dövlət qurumları ilə birlikdə texniki xidmət və təmirlə məşğul olan servis müəssisələrinin, kiçik və orta sexlərin fəaliyyətinə birgə nəzarəti həyata keçirəydilər. Başqa sözlə avtotəmirlə məşğul olan fiziki və hüquqi şəxslərin həm Nəqliyyat nazirliyindən, həm də Vergilər nazirliyindən lisenziya alması daha məqsədəuyğun olardı. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində, özəl sektora sərbəstlik verildiyi bir vaxtda bu təklif ilk baxışdan qəbul edilməsə də, texniki xidmət və təmirin keyfiyyətinin yüksəldilməsi istiqamətində müsbət hesab edilə bilər. Belə olduqda lisenziyalasdırılmış avtotəmir müəssisələrində görülən işlərə, yerinə yetirilən xidmətlərə zəmanət verilməsi də mümkündür ki, bu da daşıma xidmətlərinin səmərəliliyinə birbaşa təsir edə bilər [39, 289].

Texniki xidmət və təmir işlərini yerinə yetirən müəssisə avtomobilin xidmətdə qalma müddətinin uzanması və təminat yürüşünün azalması üçün məsuliyyət daşıyır. Belə məsuliyyətin material forması qəbul edilmiş norma pozuntusuna və təsərrüfat fəaliyyətinin nəticələrinə görə təsirləri nəzərə almalıdır. Avtonəqliyyat müəssisələri müqavilə öhdəliklərinin pozulmasına görə maddi məsuliyyət daşıyırlar. Belə münasibətlərin həm də müəssisə daxilində qurulması daha məqsədəuyğun olardı.

Əsas məqsədi daşıma vasitələrinin istismara yararlılığını təmin etməklə cəmiyyətin və sənayenin daşıma tələbatını ödəmək olan bu iqtisadi münasibətlərin nəticəsində istehsal daxili yığımlar vasitəsilə xərclərin tam ödənilməsinin və inkişafının təmin olunması nəzərdə tutulur. İstənilən nəqliyyat növünün, o cümlədən

ümumilikdə yol-nəqliyyat kompleksinin fəaliyyətinin başlıca məqsədi daşıma sifarişlərinin ən az xərclə, vaxtında və itkisiz yerinə yetirməkdir. Bu baxımdan da sahənin dövriyyə vəsaitlərinin, əsas fondları arasında münasibətlərin də əsas məqsəd uğrunda səfərbər edilməsi məqsədəuyğun olardı [29, 63, 289].

Beləliklə, qeyd olunanlar bu nəticəyə gəlməyə əsas verir ki, yol-nəqliyyat kompleksinə daxil olan bütün üzvlər (nəqliyyat müəsisələri, daşıyıcılar, infrastruktur müəsisələri və s.) hədəflənən son nəticənin təmin olunmasına səfərbər olmalı, iştirakçısı olduğu prosesin (daşıma əməliyyatlarının) nəticəsinin müsbət və mənfi tərəflərinə uyğun haqq almalıdır. Bu, həm də iştirakçıları motivasiya etməklə stimullaşdırıcı mühit yarada bilər. Eyni zamanda, bu münasibətlər sistemi istehsal nəticələrinin paylanmasında da yaradılmalıdır. İstehsalın bu sahəsi daha çox təsiredici xassəyə malikdir ki, bu da bütün istehsalı və onun nəticələrinin paylanması prosesini əhatə edir. Cəmiyyət funksiyasını yerinə yetirən hər bir istehsal, ölkənin Milli gəlirinə öz payını daxil edir. Milli gəlir il ərzində yeni yaradılmış dəyər olub, cari istehsal ilinin əhalinin həyat səviyyəsi üçün real imkanlarını əks etdirir. Ümumi daxili məhsuldan fərqli olaraq Milli gəlir hesablanarkən onun həcminə amortizasiyaların (dolayı vergilərin, dövlətin maliyyə yardımlarının) məbləği daxil edilmir. Deməli vahid məhsulun istehsalına çəkilən xərc nə qədər az olarsa, onun Milli gəlirdə payı və paylanma fondu da bir o qədər çox olar [17, 18, 63, 289].

Nəqliyyat sisteminin, eləcə də sistemin infrastruktur tərkibinin səmərəli idarə edilməsinin təşkili üçün mühüm normativ sənədlərdən biri də Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi haqqında Əsasnamədir. Adı çəkilən Əsasnamə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 10 iyun 2003-cü il tarixli fərmanı ilə təsdiq edilmişdir. Qeyd edək ki, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 13 fevral 2017-ci il tarixli Sərəncamı ilə ölkədə Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar nazirliyi yaradılıb (sonradan adı dəyişdirilərək Rəqəmsal inkişaf və Nəqliyyat nazirliyi oldu). Əsasnamədə də müvafiq dəyişikliklər aparılaraq tələblər yeni struktura uyğunlaşdırılıb. Əsasnamə nəqliyyat sahəsində mərkəzi icra qurumu tərəfindən yerinə yetirilməsi nəzərdə tutulan fəaliyyət istiqamətləri müəyyənləşdirilmiş və eyni zamanda səmərəli fəaliyyət göstərən nəqliyyat-yol kompleksinin təşkili üçün vəzifələr göstərilmişdir.

Məsələn, əsasnamədə qeyd olunur ki, müvafiq mərkəzi icra qurumu (indiki halda Rəqəmsal inkişaf və Nəqliyyat nazirliyi) daşıma prosesindən iştirakçılarının fəaliyyətini əlaqələndirməlidir (II fəsil 8.2). Respublikanın avtomobil parkının daim yeni avtomobillərlə zənginləşməsinə nəzərə alaraq, nəqliyyat-yol kompleksinin müntəzəm olaraq inkişaf etdirməsi vacibdir. Bu sahədə də nazirliyin vəzifələri dəqiqliklə müəyyən edilmişdir [6, 289].

Qeyd edildiyi kimi, yol-nəqliyyat kompleksinin fəaliyyəti mənfi ekoloji təsirlər, yaşıllıqların məhvi, məhsuldar torpaqların sıradan çıxması və s. problemlərlə də xarakterizə olunur. Daha konkret desək, yol-nəqliyyat kompleksinə daxil olan müəssisələrin fəaliyyəti və daşıma əməliyyatlarının icrası zamanı ətraf mühit və atmosfer havasının çirkləndirilməsi ilə bağlı narahatedici problemlərin yaranması müvafiq qabaqlayıcı tədbirlərin həyata keçirilməsini tələb edir. Məhz bu səbəbdən də, istismar edilən nəqliyyat vasitələrinin texniki-texnoloji sazlığı, yanacağın və yolların keyfiyyəti və s. kimi məsələlər daim diqqət mərkəzində saxlanmalıdır. Bu isə, ilk növbədə, istismar edilən nəqliyyat vasitələrinin texniki sazlığını, istismara yararlılığını tələb edir. Ümumilikdə isə, yol-nəqliyyat kompleksinin fəaliyyətini tənzimləyən normativ-hüquqi baza ilə tanışlıqdan aydın olur ki, ekoloji problemlər və ətraf mühit amilləri nəinki yol-nəqliyyat kompleksinə aid olan müəssisələrin fəaliyyəti və daşıma əməliyyatlarının icrası zamanı nəzərə alınmalıdır, həm də müəssisələrin layihələndirilməsi zamanı da diqqət mərkəzində olmalıdır [6, 17, 19, 23, 289].

Ölkəmizdə cəmiyyətin və sənayenin daşımalara olan tələbatının tam və keyfiyyətlə ödənilməsinə təmin edən yol-nəqliyyat kompleksinin formalaşmasında mühüm rol oynayan normativ-hüquqi sənədlərdən biri də Azərbaycan Respublikasının “Avtomobil nəqliyyatı haqqında” Qanunudur.

Avtomobil nəqliyyatının səmərəli fəaliyyətinin təşkili, bu istiqamətdə bazar münasibətlərinə uyğun idarəetmənin formalaşdırılması, cəmiyyətin müasir zövq və tələblərinə, eləcə də beynəlxalq çağırışlara uyğun daşıma xidmətlərinin təşkili ilə bağlı bir Qanunun qəbulu, daşıma prosesinin bütün iştirakçılarının hüquq və vəzifələrinin qanunda dəqiqliklə təsbit olunması, ölkəmizdə avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin daha səmərəli təşkili məqsədilə Nəqliyyat Nazirliyinin (indiki Rəqəmsal inkişaf və

Nəqliyyat nazirliyi) strukturunda Dövlət Avtomobil Nəqliyyatı Xidmətinin yaradılması (indiki halda: Azərbaycan Yəüstü Nəqliyyat Agentliyi) avtomobillə daşımların keyfiyyətinin yüksəldilməsi, sənişin daşımanı həyata keçirən ictimai nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin tənziqlənməsi baxımından olduqca mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Sənişindəşına ilə məşğul olan ictimai nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti və yük avtomobillərinin istismar qaydalarını açıq şəkildə özündə ehtiva edən “Avtomobil nəqliyyatı haqqında” Qanunda ekoloji normaların qorunması, ətraf mühit və atmosfer havasına zərərlərin qarşısının alınması və ya azaldılması məqsədilə nəqliyyat vasitələrinin texniki müayinə qaydalarının təkmişləşdirilməsi (sərtləşdirilməsi), avtovağzalların (avtostansiyaların) standart forma və quruluşunun müəyyən edilməsi, bu sahədə fəaliyyətin səmərəli tənziqlənməsi məqsədilə lisenziyaləşdırma qaydalarının təkmişləşdirilməsi ölkəmizdə avtomobil nəqliyyatı ilə keyfiyyətli və təhlükəsiz daşıma xidmətlərinin təşkilinə geniş imkan yaradır.

Nəzərə alsaq ki, bütün sahələrdə uzunmüddətli səmərəli fəaliyyətin əsasında təkmiş tənziqləyici normativ-hüquqi baza dayanır, onda cəmiyyətin gündəlik istifadə etdiyi avtomobil nəqliyyatı və avtonəqliyyat xidmətlərinin təşkili haqqında müvafiq qanunun əhəmiyyəti aydın olar. Qanun avtonəqliyyat sistemində idarəetmənin təşkili, daşıma xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi baxımından bir çox məsələlərə aydınlıq gətirir. Bununla belə, mütəmadi olaraq təkmişləşdirmələr də zəruridir. Ona görə ki, nəqliyyat vasitələrinin texniki-istismar göstəriciləri, sifarişçilərin tələbləri, sənişinlərin zövq və tələbatları da dəyişir [3; 4, 6, 289].

Ölkəmizdə nəqliyyat qanunvericiliyinin mühüm bir istiqamətini də məcəllələşdirilmiş aktlar və Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu beynəlxalq müqavilələr, konvensiyalar təşkil edir. Hava Məcəlləsi, Gəmiçilik Məcəlləsi, hava daşı-maları, təhlükəli yüklərin daşınması, ekoloji normnalara əməl edilməsi sahəsiündə ölkəmizin qoşulduğu beynəlxalq sənədlər və s. nəqliyyat qanunvericiliyinin mü-hüm tərkib hissəsidir. Eyni zamanda, bu məcəllələrin Mülki Məcəllədən fərqi on-dan ibarətdir ki, nəqliyyat məcəllələri sahədaxili xarakter daşıyır [2, 6, 289, 291, 292].

Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu beynəlxalq müqavilələrə, konvensiyalara gəldikdə isə ölkəmizin beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin qovşağında yerləşməsi bu

istiqamətdə çoxsaylı sənədlərə qoşulmaq zərurəti yaradıb. Avropa və Asiya arasında mühüm nəqliyyat-tranzit qovşağı olan Azərbaycan Respublikası həm beynəlxalq, həm də regional səviyyədə 100-dən çox nəqliyyat sənədlərinə qoşulmuşdur. Bunlara da nümunə kimi müxtəlif ölkələrlə imzalanan iki və çoxtərəfli müqavilələri, beynəlxalq saziş və konvensiyaları və s. göstərmək olar.

Ümumiyyətlə, bir çox respublika və beynəlxalq səviyyəli normativ sənədlərin təhlili göstərir ki, bütün hallarda nəqliyyat daşımaları, nəqliyyat müəssisələri və daşıyıcılar arasındakı münasibətlər müvafiq qanunvericiliyin tələblərinə uyğun olaraq bağlanmış iki və çoxtərəfli müqavilə əsasında tənzimlənir. Hansı ki, bu müqavilələrin də şərtləri və məzmunu müvafiq normativ-hüquqi sənədlərin əsasında müəyyən edilir.

4.3. Nəqliyyat sistemində idarəetmənin təkmilləşdirilməsinin iqtisadi-riyazi üsulu

XXI əsr bir çox özünəməxsus cəhətlərlə xarakterizə olunmaqla yanaşı, həm də problemlərin aradan qaldırılmasına elmi yanaşmanın zəruriliyi ilə seçilir. Eyni zamanda, bu dövrdə bir elmi istiqamət, yəni bir nəzəriyyəyə əsaslanan elmi metod-lar, əksər hallarda özünü doğrultmur. Bu baxımdan da, müasir dövrdə təkmilləş-dirici addımlar, əsasən bir neçə elmin vəhdətindən alınır. O cümlədən, nəqliyyat sisteminin də fəaliyyətinin modelləşdirilməsi, iqtisadi-riyazi metodların köməyi ilə bu sahədə fəaliyyətin təkmilləşdirilməsi xüsusi aktuallıq kəsb edir.

Araşdırmalar göstərir ki, nəqliyyat məsələlərinin həllində, daşıma proseslərinin təşkilində bir sıra iqtisadi-riyazi üsullar, ekonometrik modellər tətbiq edilir. Yük daşıma sifarişlərinin optimal bölüşdürülməsi, çevik anbarlaşdırma və s. məsələlərdə müxtəlif riyazi metodların tətbiqinə geniş yer verilir. Müşahidələr göstərir ki, nəqliyyat sisteminin modelləşdirilməsinin və daşınmaların səmərəli təşkilinin zəruri olan istiqamətlərindən biri də sərnişin daşımalarıdır. Aydındır ki, ölkəmizdə sərnişin daşınmasının əsas ağırlığı avtobus nəqliyyatının payına düşür. Bu isə, son dövrlər istər ətraf mühitin çirkləndirilməsi, istər sərnişinlərin vaxt itkisi, istərsə də yol-nəqliyyat

hadisələri baxımından olduqca mənfəətli nəticələrlə yadda qalır. Ona görə də, xüsusilə iri şəhərlərdə - meqapolislərdə avtobus daşınmalarının səmərəli təşkili davamlı inkişaf edən nəqliyyat sisteminin mühüm tələblərindən biridir. Məhz bu səbəbdən də, Prezident İlham Əliyevin 01 fevral 2006-cı il tarixli Sərəncamı ilə təsdiq edilən “Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi üzrə 2006-2007-ci illər üçün Tədbirlər Planı”nın davamı olaraq 2011-ci ildə Bakıda Nəqliyyatı İntellektual İdarəetmə Mərkəzi yaradıldı. Müasir avadanlıqlarla təmin edilmiş mərkəz tıxacların aradan qaldırılması, sərnişinlərin vaxt itkisinin azaldılması, sərnişindəşımaya ilə məşğul olan avtobusların hərəkətinin izlənməsi və tənzimlənməsi istiqamətində mühüm addımlar atdı. Eyni zamanda, Bakı şəhərində insanların çoxluğu, sərnişin nəqliyyatı sistemində çoxsaylı avtobusların istismarı və s. səbəblərdən bu sahədə təkmilləşdirici addımların davamlı olması zəruridir.

Bu istiqamətdə aparılan araşdırmalar göstərir ki, müvafiq iqtisadi-riyazi metodların köməyi ilə avtobus daşınmalarının daha səmərəli təşkili mümkündür. Ümumiyyətlə, iqtisadi məsələlərin riyazi həllinə dair metodların tətbiqi uzun tarixə malik olsa da, nəqliyyat məsələlərinin həllində, yük və sərnişin daşınmalarının səmərəli təşkilində riyazi metodların daha geniş tətbiqi XX əsrin ortalarına təsadüf edir. Ümumilikdə, cəbri analizin, xətti proqramlaşdırmanın inkişafı iqtisadi məsələlərdə də riyazi metodların tətbiqini sürətləndirdi. Konkret olaraq, sərnişin daşınmalarının səmərəli təşkili, avtobus daşınmalarının əlverişli sxeminin seçilməsi iqtisadi-riyazi məsələ kimi 1963-cü ildə ilk dəfə Avtomobil Nəqliyyatı Elmi-Tədqiqat İnstitutu (ANETİ) tərəfindən qoyulmuşdur. Sonralar isə, istər məsələnin qoyuluşu, istərsə də onun həlli elektron-hesablama maşınlarının inkişafı ilə bağlı daha da təkmilləşdirilmişdir. 20-ci əsrin 70-ci illərindən sonra isə Rusiya ANETİ-nun irəli sürdüyü təkliflər bir çox iri şəhərlərdə marşrutların rəşional sxeminin yaradılması, avtobus daşınmalarının səmərəli təşkili istiqamətində geniş istifadə olunmağa başlamışdır [63, 169, 235, 247, 252].

Tədqiqatlardan aydın olur ki, sərnişin daşınmalarının səmərəli təşkili, bunun əlverişli sxeminin formalaşdırılmasında ən çox rast gəlinən, tətbiq edilən metodlar ekspert, potensiallar üsulu və ya kombinator təhlil metodudur. Təcrübə göstərir ki, hər

üç metod, xüsusilə ekspert üsulu sənişin daşınmalarının səmərəli təşkili baxımından daha yaxşı və praktiki nəticələr əldə etməyə imkan verir. Ekspert üsulu üzrə daha geniş yer verilmiş tədqiqatlardan aydın olur ki, bu metodun tətbiqi zamanı 100 variantdan 95-98 ədədi özünü doğruldur. Başqa sözlə desək, 100 variantdan, təqribən 97%-də lazımi nəticələr təmin edilir və burada itki 3%-dən çox olmur. Bu isə, ekspert metodunun tətbiqinin mümkünlüyünü ifadə edir [67, 235, 252, c.97-113; 80].

Ekspert metodunun özünəməxsus səciyyəvi xüsusiyyətləri və həyata keçirilmə üsulları mövcuddur. Belə ki, ekspert metodu müstəqil tədqiqat metodu olub müxtəlif üsullarla obyektin xassə və əlamətlərinin qiymətləndirilməsinə əsaslanır. Yəni, bu metodun tətbiqi zamanı sorğu, müşahidə və s. üsullarla ekspert öz biliyi-bacarığı səviyyəsində seçilmiş obyektin səciyyəvi xüsusiyyətlərini, fəaliyyətini və mövcud vəziyyətini öyrənir. Bu metod naməlum obyektin və ya obyektin naməlum xassələrinin üzə çıxarılmasına kömək edir.

Ekspert rəyləri müşahidə və sorğu vasitəsilə formalaşır ki, bunun da müxtəlif formalarını qeyd edə bilərik. Subyektiv qiymətləndirmə zamanı ranqlama, bilava- sitə qiymətləndirmə, müqayisə etmə kimi metodlar tətbiq edilir. Əslində isə, ekspert metodu texniki ölçmənin mümkün olmadığı və ya qeyri-əlverişli olduğu hallarda tətbiq edilir. Başqa sözlə desək, tədqiq olunan prosesin statistik qiymətləndirilməsi mümkün deyilsə və ya bu qiymətləndirmə birmənalı deyilsə, bu halda ekspert metodu tətbiq edilir. Bu zaman müqayisə olunan cütlərin sayı $T = N*(N-1)/2$ kimi hesablanır ki, burada da N - tədqiq edilən obyektlərin (variantların) sayıdır [67, 235, 252].

Metodun mahiyyətindən aydındır ki, qarşılıqlı və ardıcıl müqayisəetmə, kombinəedilmiş üsullardan istifadə edilir. İndi isə ekspert üsulu və nəqliyyat məsələlərinin riyazi həlli üsullarından yararlanaraq sənişin daşımalarının daha səmərəli təşkili imkanlarına baxaq.

Təbii ki, bunun üçün metodun mahiyyətinə uyğun olaraq müvafiq müşahidə və araşdırmaların aparılması zəruridir. Ümumi mənada, meqapolislərdə avtobus marşrutu sxemlərinin seçilməsi məsələsi aşağıdakı şəkildə formalaşır. Aydındır ki, nəqliyyat şəbəkəsinin mühüm tərkib hissələrindən biri də avtobusların hərəkət etdiyi şəhər küçələridir. Hansı ki, avtobusların başlanğıc və son dayanacaqları, sənişinlərin minib-

düşmə məntəqələri də (ara dayanacaqlar) bu küçələrdə yerləşir. Bu baxımdan da, verilmiş nəqliyyat şəbəkəsi üzrə başlanğıc və son dayanacaqlar arasında sənişin axını, avtobusun tipi, nəzərdə tutulan xidmət xətti və onun xarakteristikası bu küçələrdən asılı olaraq formalaşır. Təsadüfi deyildir ki, son dövrlər şəhərsalma və sənişin daşımının təşkili məsələlərinə əlaqəli şəkildə birgə baxılması daha tez-tez səslənir. Hazırda isə bu daha aktualdır. Ona görə ki, şəhərin yeni hündürmərtəbəli binaları ilə əhatə olunmuş ərazilərində marşrutların təşkili ilə əhali məskunlaşması uzlaşdırılmalıdır. Elə ərazilər mövcuddur ki, (məsələn, H.Aslanov metrosunun ətrafı, Şərifzadə küçəsi, Bazarstora yaxınlığı və s.) 20-dən çox yeni binalar tikilibdir. Hər binada, orta hesabla 140 mənzilin olduğunu nəzərə alsaq, bu $140 \cdot 20 \cdot 4$ nəfər = 11200 nəfər əlavə sənişin deməkdir. Ona görə də, bu ərazilərdə sənişin axınının artacağı şübhəsizdir. Marşrutların seçimi, təşkili elə olmalıdır ki, bu artımları qarşılaya bilsin. Azərbaycanda hər 1000 nəfərə, orta hesabla 2.1 km yol düşdüyü halda, yeni binaların sıx olduğu belə ərazilərdə bu göstərici 1.1-1.3 km arasında dəyişir.

Bir məsələni də qeyd etmək lazımdır ki, yük daşımalarında vacib məsələlərdən biri minimum xərclər olduğu kimi, sənişin daşınmalarında da mühüm göstəricilərdən biri sənişinlərin vaxt itkisinin minimum olmasıdır. Yəni, avtobus marşrutları sxeminin də iqtisadi-riyazi metodla təşkilinin qarşısında dayanan əsas məsələ sənişinlərin gözləmə, gediş və minib-düşmə vaxtlarının ən az olmasını təmin etməkdir. Başqa sözlə desək, $\sum_{n=0}^{n-1} T_{ij} \rightarrow \min$. şərti avtobus daşımalarının səmərəli təşkilinin əsas şərti kimi qəbul edilə bilər. Nəzərə alsaq ki, bu, hərəkət intervalından, avtobusların hərəkətinin təşkilindən çox asılıdır, eyni zamanda bütün bunlar həm də ekoloji problemlərə, ətraf mühit məsələlərinə təsirsiz ötüşmür onda, sənişinlərin vaxt itkisinin minimumluğunu əsas şərt kimi qəbul edə bilərik [67, 235, 252].

Aydındır ki, qarşıya qoyulmuş məsələnin həlli üçün, iqtisadi-riyazi metodların tətbiqində ənənəvi olan, bir sıra məhdudiyyətlər seçilməlidir. Belə ki, avtobusların sənişin tutumundan istifadə əmsalı verilmiş göstəricidən aşağı olmamalı, müxtəlif xətlər üzrə avtobus göndərişləri arasındakı interval verilmiş həddi aşmamalı, marşrutun uzunluğu əvvəlcədən verilmiş minimal həddən aşağı və maksimal həddən yuxarı olmamalı, marşrutun hərəkətə başlaması və hərəkəti yekunlaşdırması, yalnız son

dayanacaq kimi istifadə edilə bilən məntəqələrdə olmalıdır. Eyni zamanda, burada digər məhdudlaşdırıcı şərtlər də mümkündür ki, bu da konkret şəhərlərin, küçələrin yerli şəraitindən aslı olaraq formalaşır.

Meqapolislərdə avtobus marşrutları sxeminin səmərəli təşkilinə dair yuxarıda göstərilmiş şərtlər əsasında formalaşan məsələnin həlli üçün, ilk növbədə, şəhərin nəqliyyat şəbəkəsini əks etdirən xəritə lazımdır. Hansı ki, bu xəritə sənişin axınlarını və küçələri, dayanacaqları, avtobusların hərəkət qrafiklərini özündə əks etdirir. Təbii ki, meqapolislər müəyyən mikrorayonlara bölünür və bölgü zamanı isə, çaylar, dəmir yolu xətləri, boru xətləri və s. kimi təbii və süni oriyentirlərdən istifadə edilir. Mikrorayonlar 200-300 hektar ərazini əhatə edir, hansı ki, bu əra-zilər 500-600 m-dən çox olmayan məsafədə sənişinlərin dayanacaqlara yetişmə-sinə imkan verir. Bu baxımdan da, verilmiş məsələnin həlli üçün qəbul edilir ki, sənişinlərin dayanacaqlara qədər və dayanacaqlardan sonrakı vaxt itkisi marşrut sxemlərindən deyil, nəqliyyat şəbəkəsinin şaxələnməsindən asılıdır. Ona görə də bu vaxt itkisi sabit qəbul edilir və hesablamalarda nəzərə alınmır. Nəqliyyat şəbə-kəsinin fəaliyyətində isə mikrorayon ərazisinin uzunluğu və avtobusların konkret punktlarda təkrar olma (keçmə) zamanları mühüm əhəmiyyət kəsb edir [67, 169, 188, 235].

Təbii ki, sənişin daşımalarının səmərəli təşkili sənişin axınının həcmindən çox asılıdır. O cümlədən, bütün mikrorayonlar arasında sənişin axını həcmi mühüm əhəmiyyət kəsb edir ki, bu da müxtəlif üsullarla müəyyən edilə bilər. Yəni, konkret xətlər üzrə statistik müşahidə və anket sorğusu vasitəsilə bu göstəricinin, təqribi qiymətini müəyyən etmək mümkündür. Keçmiş SSRİ dövründən məlum olduğu kimi sənişin daşımalarının səmərəli təşkili məqsədilə xronometraj, statistik müşahidə və anket sorğusu kimi üsulların köməyiylə ilin müxtəlif günlərində (iş və ya qeyri-iş günü) və günün müxtəlif saatlarında (pik saatlar və s.) sənişin axınlarının əsas istiqamətləri aydınlaşdırılırdı. Avtobus marşrutlarının sxemi, avtobusların sayı, tutumu da, məhz bunun əsasında müəyyən edilirdi. Marşrutların səmərəliliyini müəyyən edən göstəricilərdən biri də hər bir məntəqə üzrə sənişinin gediş vaxtı, daha doğrusu bu vaxtın minimumluğudur. Hansı ki, bütün bunlar marşrut xətti üzrə istismar edilən avtobusların maksimum hərəkət intervalı çərçivə-sində mümkündür. Ümumilikdə isə,

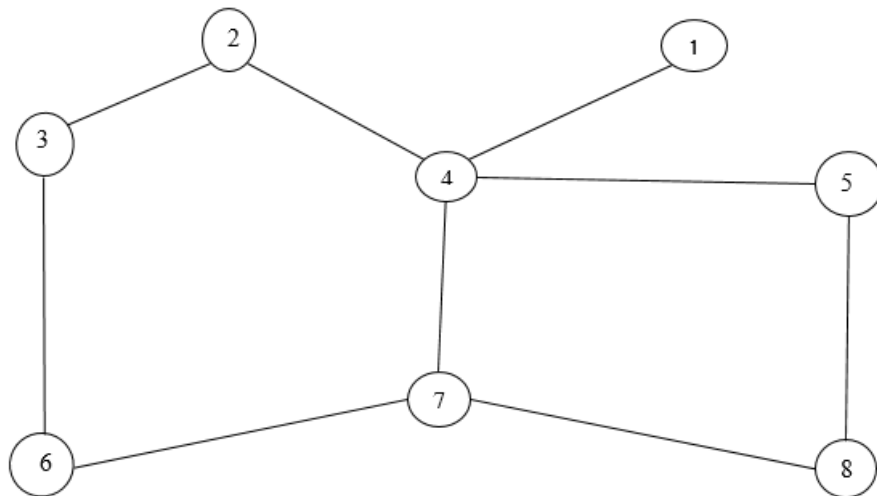
səmərəliliyə təsir edən bu göstəricilər biri-biri ilə sıx bağlı olub, biri-digərini tamamlayır. Bütün bunlar isə, öz növbəsində, avto-buslardan daha səmərəli istifadəyə, avtobusların sənişin tutumundan maksimum yararlanmağa imkan verir. Yəni, əsas göstəricilərdən biri də bütün şəbəkə üzrə avtobusların tutumundan səmərəli istifadəni təmin edən tutumdan istifadə əmsalının maksimum qiymətidir. Əgər avtobus sxemləri üzrə hesablama zamanı əlavə məhdudiyyətlər lazım olarsa, bu halda əvvəldə qeyd edildiyi kimi, marşrut xətlərinin maksimum və minimum uzunluqlarından istifadə edilə bilər.

Nəqliyyat məsələlərinin riyazi həllində ekspert metodu optimal variantın seçilməsinə imkan yaradır. Belə ki, bu metod yükün i məntəqəsindən j məntəqəsinə daha optimal şəkildə daşınmasını müəyyən etməyə imkan verir və bu zaman variantların sayı, yuxarıda qeyd edildiyi kimi $(i-1)i/2$ qədərdir. Analoji yanaşmanı sənişin daşınmalarına tətbiq etdikdə, aydın olur ki, mikrorayonların biri-biri ilə marşrutlarla birbaşa əlaqəli olduğu hal üçün, sənişinlərin marşrut dəyişməsi istisna təşkil edir. Bu xüsusi hal üçün, marşrutların sayı $T=[(n-1)n]/2$ kimi hesablanı bilər ki, burada da n – mikrorayonların sayıdır [174]. Bizim misalda, əgər hər hansı bir inzibati rayonda 8 mikrorayon varsa, bu halda marşrut xətlərinin sayı maksimum 28 ədəd olacaqdır. Lakin marşrutların çoxluğu sənişinlərin vaxt itkisini azaltsa da, avtobusların sənişin tutumundan istifadə əmsalını da aşağı sala bilər. Ona görə də, 28 ədəd maksimum saydır və bu o demək deyildir ki, 28 marşrut xətti olmalıdır. Əslində, burada optimal bir orta hədd formalaşmalıdır ki, həm sənişinlərin vaxt itkisi minimum olsun, həm də avtobusların sənişin tutumundan istifadə əmsalı maksimum olsun. Yalnız bu halda sənişin daşımalarının səmərəliliyini təmin etmək mümkündür [67, 169, 188, 252].

Bütün bunlarla yanaşı, əgər marşrut xətləri yalnız qonşu mikrorayonlar arasında əlaqəni təmin edirsə, bu halda marşrutların maksimum sayı $m=n-1$ olacaqdır, yəni bizim misal üçün $m=8-1=7$ ədəd. Bu zaman sənişin tutumundan istifadənin maksimum olacağı və daşınma zamanının da müvafiq olacağı ehtimalı daha çoxdur. Beləliklə, meqapolislərdə sənişin daşınmasının səmərəli təşkili, səmərəli avtobus marşrutu sxemlərinin formalaşdırılması məqsədilə birbaşa və kəsişən marşrutların elə

kombinasıyasını seçmək tələb olunur ki, sənişinlərin vaxt itkisinin minimum və sənişin tutumundan istifadə əmsalının maksimum həddini təmin edə bilsin [67, 247].

Bu məqsədlə, Bakı şəhərində aparılan 50-dən çox marşrut avtobusunun fəaliy-yəti müşahidə edilmiş, sənişinlərin daşınmasında mövcud problemlərin sistemləşdirilməsi aparılmışdır. Eyni zamanda, müəyyən olunmuşdur ki, bir sıra marşrut-larda rast gəlinən problemlər sistematik xarakter daşıyır, yəni davamlı olaraq müşahidə edilir, bəzilərinə isə problem daimi deyil. Bu baxımdan da, ekspert araşdırmalarının nəticəsi olaraq problemlərin daimi olduğu marşrutlar seçilmişdir. Eyni zamanda, problemin yaranma səbəbləri də müxtəlifdir. Belə ki, əksər hallarda sənişin axınının həcmi və istiqaməti ilə marşrutların sayı və hərəkət istiqaməti arasında uyğunsuzluq var, bir sıra hallarda avtobusların normal hərəkəti üçün yol kənarında parklaşma, ticarət və s. səbəblərdən süni maneələr mövcuddur, bir sıra hallarda yol ötürücülərinin tikintisi zamanı əhali sıxlığı və marşrutların hərəkəti tam nəzərə alınmayıb və s. Bəzən yol ötürücüləri hərəkət zamanını kifayət qədər azaldır (məsələn, Z.Bünyadov pr.), bəzən isə ötürücü hərəkət üçün maneəyə çevrilir (Məsələn, 20 yanvar dairəsi). Bütün bunların nəticəsi olaraq da hərəkət sürəti yolverilən həddən aşağı olur ki, bu da, orta hesabla, 10 km-lik marşrutda gün ərzində 1,5 saat ləngimələrə gətirib çıxarır. Nəticədə ətraf mühitin çirkləndirilməsi, sənişinlərin vaxt itkisi, yanacaq sərfiyyatı və s. artır.



Şək. 4.3.1. Nümunə kimi seçilmiş avtobus şəbəkəsinin sxematik təsviri.

Seçilmiş məsələnin həlli üçün, ilk növbədə, meqapolislərdə avtobus sxemlərinin hesablanması metodikasını bir neçə sadələşdirilmiş variantda nəzərdən keçirək. Fərz edək ki, meqapolisin 8 mikrorayonunu əlaqələndirən avtobus marşrutu şəbəkəsi

yuxarıdakı şəkildədir. Ekspert metodu əsasında, məntəqələr arasında məsafə və bu məsafənin gediş zamanı aşağıdakı kimi müəyyən edilmişdir.

Cədvəl 4.3.1
Məntəqələr arası məsafə və zaman

	1		2		3		4		5		6		7		8	
	dəq.	km	dəq.	km	dəq.	km	dəq.	km	dəq.	km	dəq.	km	dəq.	km	dəq.	km
1	-	-	-	-	-	-	21	14	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	9	6	13.5	9	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	9	6	-	-	-	-	-	-	33	22	-	-	-	-
4	21	14	13.5	9	-	-	-	-	18	12	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-	18	12	-	-	-	-	-	-	36	24
6	-	-	-	-	33	22	-	-	-	-	-	-	12	8	-	-
7	-	-	-	-	-	-	15	10	-	-	12	8	-	-	31.5	21
8	-	-	-	-	-	-	-	-	36	24	-	-	31.5	21	-	-

Mənbə: Cədvəl müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir

Aparılan ekspert müşahidələri göstərir ki, marşrut avtobuslarının orta hərəkət sürəti, yuvarlaq rəqəm kimi, **40 km/saat** götürülə bilər. Belə ki, meqapolislərdə (məsələn, Bakı şəhəri) yol verilən sürət həddi 60 km/saatdır ki, bu da orta hesabla hərəkət zamanı 40 km/saata enir. Yolların buraxıcılıq qabiliyyəti, hərəkətin təşkili, marşrut xətlərinin biri-birini təkrar etməsi və s. səbəblərdən marşrut avtobuslarının orta hərəkət sürəti 38-44 arasında dəyişir. Ekspert müşahidələrinin nəticəsi olaraq, seçilmiş məsələ üçün orta sürət **$V_{or}=40 \text{ km/saat}$** götürülmüşdür. Eyni zamanda, sənişin axını zamanını günün pik saatlarından **1 saat** = 60 dəqiqə olmaqla seçirik. Ayrı-ayrı məntəqələr üzrə sənişin axını isə, ekspert metoduna uyğun olaraq aşağıdakı kimi müəyyən edirik:

Cədvəl 4.3.2
Seçilmiş mikrorayon üzrə sənişin axını, nəfərlə

Çıxış məntəqəsi	Sənişin axını, nəfər							
	Getmə məntəqəsi							
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	-	320	400	80	120	280	140	150
2	180	-	70	110	90	160	200	140
3	280	170	-	220	1	240	240	180
4	160	210	220	-	200	320	140	105
5	210	0	1	180	-	150	280	220
6	165	145	190	150	75	-	200	120
7	160	185	174	220	110	350	-	285
8	135	170	140	190	220	150	340	-

Qeyd: Cədvəl müəllif tərəfindən nümunə kimi tərtib edilmişdir.

Onu da nəzərə almaq lazımdır ki, Cədvəl 4.3.2-də verilmiş məlumatlar $T_s = 60$ **dəqiqə** ərzində olan axını göstərir. Bir məsələni də qeyd etmək lazımdır ki, baxılan məsələdə bütün marşrutlar üzrə eyni tip avtobuslar xidmət edir və bir avtobusun sənişin tutumu, orta hesabla $Q_{av} = 42$ **nəfər**, o cümlədən, avtobusların hərəkət intervalı, aparılan ekspert müşahidələrinə əsasən, $T_{imax} = 10$ **dəqiqə** götürülmüşdür. Təbii ki, ayrı-ayrı mikrorayonlar arasında hər iki istiqamətə hərəkət müddəti eyni götürülür, baxmayaraq ki, bu müəyyən obyektiv və ya subyektiv səbəblərdən fərqlənə də bilər. Ayrı-ayrı mikrorayonlarda hər bir sənişinin vaxt itkisi (minib-düşmə və s.) T_{ij} isə, ekspert müşahidələrinin nəticəsi olaraq aşağıdakı kimi götürülür:

Müxtəlif məntəqələrdə sənişinin vaxt itkisi, dəq.

Cədvəl 4.3.3

	MƏNTƏQƏLƏR							
	1	2	3	4	5	6	7	8
1 sənişinin vaxt itkisi, dəq.	4	3	2	5	5	7	3	5

Bütün verilənlərin əsasında, tələb edilən avtobus marşrutlarının səmərəli sxeminin işlənməsi bir neçə mərhələdən ibarətdir. İlk növbədə, Şəkil 4.1-də verilmiş sxemə uyğun olaraq zamana görə ən qısa yolu müəyyən etmək lazımdır. Vaxt sərfinə görə ən qısa yolu müəyyən etmək üçün verilənlər əsasında müvafiq hesablamalar apararaq aşağıdakı cədvəli (Cədvəl 4.3.4) alırıq.

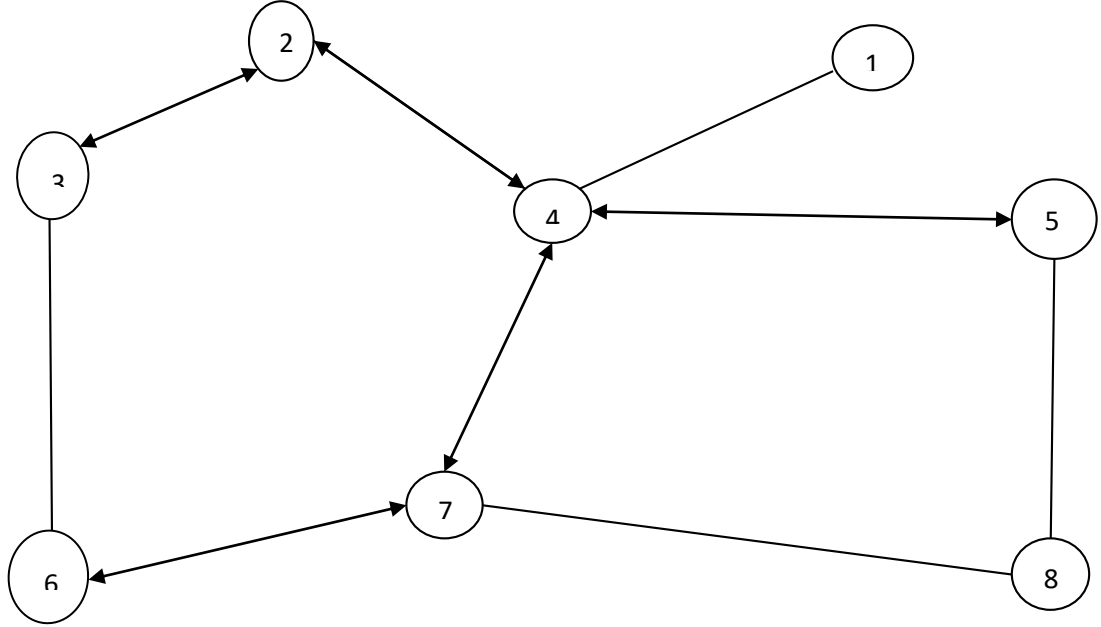
Cədvəl 4.3.4

Müxtəlif istiqamətlər üzrə hərəkət vaxtı, dəqiqə

Çıxış məntəqəsi	Gəlmə məntəqəsinə çatma zamanı, dəq.							
	Gəlmə məntəqəsi							
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	-	4 34.5	4;2 43.5	21	4 39	4;7 48	4 36	4;7 67.5
2	4 34.5	-	9	13.5	4 31.5	3 42	4 28.5	4;7 60
3	2;4 43.5	9	-	2 22.5	2;4 40.5	33	6 45	6;7 76.5
4	21	13.5	2 22.5	-	18	7 27	15	7 46.5
5	4 39	4 31.5	4;2 40.5	18	-	4;7 45	4 33	36
6	7;4 48	3 42	33	7 27	7;4 45	-	12	7 43.5
7	4 36	4 28.5	6 45	15	4 33	12	-	31.5
8	7;4 67.5	7;4 60	7;6 76.5	7 46.5	36	7 43.5	31.5	-

Qeyd: Cədvəl müəllifin şəxsi hesablamaları əsasında tərtib edilib.

Cədvəl 4.3.4-də xananın üst hissəsində verilmiş rəqəmlər ara-keçid məntəqələrini, aşağı hissədəki ədəd isə iki məntəqə arasındakı hərəkət zamanını göstərir. Onu da qeyd edək ki, dayanacaqlarda dayanma vaxtı buraya daxil deyildir. Məsələn, Cədvəl 4.3.4-dən görürük ki, 1-ci məntəqədən 6-cı məntəqəyə 4-cü və 7-ci məntəqələrdən keçməklə 48 dəqiqəyə çatmaq olur.



Şək. 4.3.2. Seçilmiş məntəqələr arasında ən qısa zamana uyğun səmərəli marşrutların sxematik təsviri.

Beləliklə, Şəkil 4.3.1-ə uyğun olaraq, zamana görə ən qısa marşrutları sxematik olaraq yuxarıdakı kimi göstərə bilərik (Şəkil 4.3.2).

Qarşıya qoyulmuş məsələnin həllində növbəti mərhələ daha səmərəli marşrutların sxematik təsvirindən ibarətdir. Səmərəli marşrut dedikdə, iki və ya daha çox mikrorayon mərkəzi arasındakı məsafəni ən qısa zamanda qət etməyə imkan verən, birbaşa çatdırmanı təmin edən (yəni marşrutu dəyişməyə ehtiyac olmasın) marşrut xətləri nəzərdə tutulur. Bunun üçün əsas şərtlərdən biri də, qeyd edildiyi kimi, sənişinlərin vaxt itkisinin minimum olmasıdır. Başqa sözlə desək, səmərəli marşrut xətti gediş məntəqəsinə çatma, sənişinlərin avtobusda olma, dayanacaqda gözləmə və s. zaman göstəricilərinin minimumluğu şərtlərini təmin etməlidir. Digər tərəfdən, iki və daha çox mikrorayonu qısa yolla birləşdirən marşrutla hərəkət zamanı sənişinin başlanğıc məntəqədə avtobusu gözləmə müddəti onun mikrorayonlar arasında minim-

düşmə vaxtına bərabər və ya ondan az olmalıdır. Əks təqdirdə, hərəkət intervalı problemi yaranacaqdır və avtobusların əksəriyyəti son dayana-caqda “görüşəcəkdir”. Bu şərtin özünü doğrultma səviyyəsini nəqliyyat məsələ-lərinin həllində tətbiq edilən aşağıdakı formula ilə müəyyən etmək mümkündür [67, 235, 247, 252]:

$$T_{ij} \leq \frac{k \cdot Q_{av} \cdot T_s}{\mu} * \frac{1}{N_{ij}} \quad (4.3.1)$$

Burada, T_{ij} – i-ci sərnişinin j məntəqəsində vaxt itkisidir;

k – sərnişinlərin dayanacağa yaxınlaşmasının qabarıqlıq (bərabərsizlik) əmsalıdır və $k=0,5$ qəbul edilir; Q_{av} – marşrut xəttində istismar edilən avtobusun orta sərnişin götürmə qabiliyyətidir, burada $Q_{av}=42$ nəfər götürülmüşdür.

T_s – sərnişin axınının müşahidə olunduğu vaxtdır, burada $T_s = 60$ dəqiqə;

μ - bir saatda sərnişin axınının bərabərsizliyi əmsalıdır və $\mu=1,1$ götürülür;

N_{ij} – i məntəqəsindən j məntəqəsinə sərnişin axınıdır;

Beləliklə, Şəkil 4.3.1, cədvəl 4.3.2-də verilmiş göstəricilər və (4.3.1) düsturu əsasında 1-2, 1-3, 1-5, 1-6, 1-7, 1-8, 2-5, 2-6, 2-7, 2-8, 3-4, 3-5, 3-7, 3-8, 4-6, 4-8, 5-6, 5-7, 6-8, marşrut xətləri üzrə bu şərtin ödənilməsini yoxlayaq.

Cədvəl 4.3.5

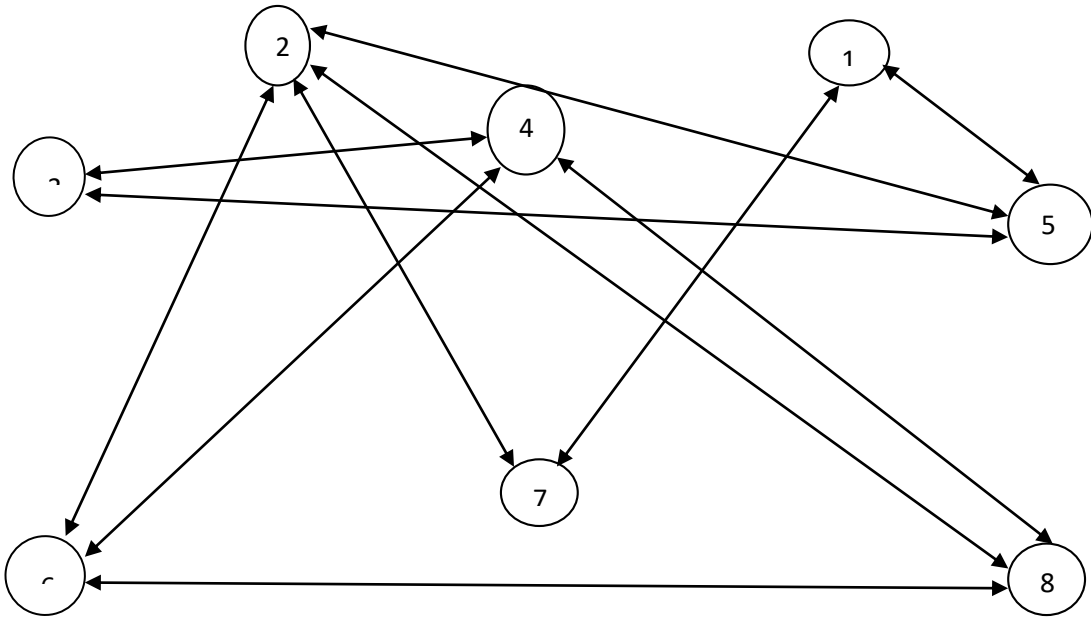
Müxtəlif istiqamətlər üzrə sərnişinlərin vaxt itkisi, dəqiqə

Marşrut xətləri	
1-2	$5 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} * \frac{1}{320} = 3.6$
1-3	$8 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} * \frac{1}{400} = 2.9$
1-5	$5 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} * \frac{1}{120} = 9.5$
1-6	$8 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} * \frac{1}{280} = 4.1$
1-7	$5 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} * \frac{1}{140} = 8.2$
1-8	$10 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} * \frac{1}{150} = 7.6$
2-5	$5 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} * \frac{1}{90} = 12.7$
2-6	$2 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} * \frac{1}{160} = 7.1$
2-7	$5 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} * \frac{1}{200} = 5.7$
2-8	$8 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} * \frac{1}{140} = 8.2$
3-1	$8 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} * \frac{1}{280} = 4.1$
3-4	$5 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} * \frac{1}{220} = 5.2$
3-5	$8 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} * \frac{1}{130} = 8.8$
3-7	$8 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} * \frac{1}{240} = 4.8$
3-8	$10 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} * \frac{1}{180} = 6.4$
4-6	$3 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} * \frac{1}{320} = 3.8$

4-8	$3 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} \cdot \frac{1}{105} = 10.9$
5-6	$10 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} \cdot \frac{1}{150} = 7.6$
5-7	$5 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} \cdot \frac{1}{280} = 4.1$
6-8	$3 \leq \frac{0.5 \cdot 42 \cdot 60}{1.1} \cdot \frac{1}{120} = 9.5$

Qeyd: Cədvəl müəllifin şəxsi hesablamaları əsasında tərtib edilmişdir.

Göründüyü kimi 1-5, 1-7, 2-5, 2-6, 2-7, 2-8, 3-4, 3-5, 4-6, 4-8 və 6-8 xətləri üzrə doğru bərabərsizlik alınmışdır. Bu isə o deməkdir ki, qeyd edilən marşrut xətləri sənişinlərin daha az vaxt itirməsi baxımından səmərəli hesab oluna bilər. Yuxarıda aparılmış hesablama, eləcə də konkret misal üzrə tətbiq edilən metod ümumilikdə meqapolis üzrə sənişinlərin daha az vaxt itkisi kriteriyasına uyğun marşrut sxemini hazırlamağa imkan yaradır.



Şək.4.3.3: Sənişinlərin vaxt itkisi baxımından daha əlverişli marşrut xətləri

Əvvəldə qeyd etdiyimiz kimi, sənişinlərin vaxt itkisinə daha çox səbəb olan hallardan biri də avtobusların hərəkət intervalı arasındakı qeyri-mütənasiblikdir. Başqa sözlə desək, marşrut xəttində istismar edilən avtobusların dayanacaqlara çatma vaxtlarında ciddi fərqlərin, xətlərin olması, sənişinlərin vaxt itkisini artıraraq xidmətlərin səmərəliliyini aşağı salır. Məhz, bu səbəbdən də mühüm məsələlərdən biri də ayrı-ayrı xətlər üzrə avtobusların hərəkət intervalının düzgün tənzimlənməsidir. Bu misalda, avtobusların hərəkət intervalı $T_{\max} = 10$ dəq. seçilmişdir.

Nəqliyyat məsələlərinin həllində yük daşımalarının səmərəli təşkili ilə bağlı irəli sürülən və yüklərin minimum xərclərlə daşınması metodikasına uyğun olaraq ayrı-ayrı xətlər üzrə marşrutların verilmiş interval tələblərinə əməl etmə səviyyəsini aşağıdakı riyazi formula ilə hesablamaq olar [67, 235, 252]:

$$T_{ij} = \frac{Q_{av} * T_s}{N_{ij}} \quad (4.3.2)$$

Eyni zamanda, hesablamanı aparmaq üçün, Cədvəl 4.3.2-də verilmiş məlumatlara əsasən ən çox sərnişin axını (N_{ij}^{max}) olan istiqamətlər seçilir. Məsələn, 6-7 marşrutu üçün $T_{6-7} = 42*60/200=12,6$ dəqiqə. Anoloji qaydada daha çox sərnişin axını olan (burada, bir istiqamət üzrə 200 nəfərdən çox) bir neçə xətt üzrə hesablama apardıqda aşağıdakı nəticələri alırıq:

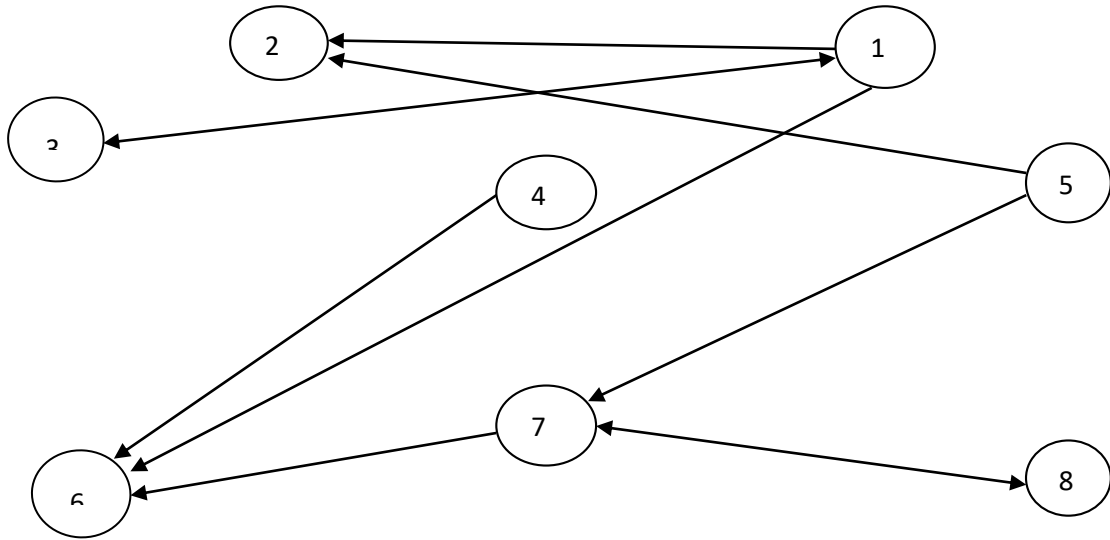
Cədvəl 4.3.6
Müxtəlif istiqamətlər üzrə hərəkət intervalı, dəqiqə

Marşrut xətləri	Hərəkət intervalı, dəq.	Nəticə
1-2	$T_{1-2} = 42*60/320 = 7.9$	uyğundur
1-3	$T_{1-3} = 42*60/400 = 6.3$	uyğundur
1-6	$T_{1-6} = 42*60/280 = 9.0$	uyğundur
2-7	$T_{2-7} = 42*60/200 = 12.6$	uyğun deyil
3-1	$T_{3-1} = 42*60/280 = 9.0$	uyğundur
3-4	$T_{3-4} = 42*60/220 = 11.5$	uyğun deyil
3-6	$T_{3-6} = 42*60/240 = 10.5$	uyğun deyil
3-7	$T_{3-7} = 42*60/240 = 10.5$	uyğun deyil
4-2	$T_{4-2} = 42*60/210 = 12.0$	uyğun deyil
4-3	$T_{4-3} = 42*60/220 = 11.5$	uyğun deyil
4-6	$T_{4-6} = 42*60/320 = 7.9$	uyğundur
5-1	$T_{5-1} = 42*60/210 = 12.0$	uyğun deyil
5-2	$T_{5-2} = 42*60/300 = 8.4$	uyğundur
5-7	$T_{5-7} = 42*60/280 = 9.0$	uyğundur
5-8	$T_{5-8} = 42*60/220 = 11.5$	uyğun deyil
6-7	$T_{6-7} = 42*60/200=12,6$	uyğun deyil
7-4	$T_{7-4} = 42*60/220 = 11.5$	uyğun deyil
7-6	$T_{7-6} = 42*60/350 = 7.2$	uyğundur
7-8	$T_{7-8} = 42*60/285 = 8.8$	uyğundur
8-5	$T_{8-5} = 42*60/220 = 11.5$	uyğun deyil
8-7	$T_{8-7} = 42*60/340 = 7.4$	uyğundur

Qeyd: Cədvəl müəllifin şəxsi hesablamaları əsasında tərtib olunmuşdur.

Aparılmış hesablamalardan göründüyü kimi 2-7, 3-4, 3-6, 3-7, 4-3 və s. marşrut xətlərində hərəkət intervalı əvvəlcədən seçilmiş səviyyəyə uyğun deyildir. Cədvəl 4.6-də verilmiş informasiyalar hərəkət intervalı baxımından marşrut xətlərini ayrı-ayrı

istiqamətlər üzrə dəyərləndirməyə imkan verir. Nəhayət, hərəkət intervalının seçilmiş $T_{imax}=10$ dəqiqə şərtinə uyğun gələn marşrut istiqamətləri bunlardır: 1-2, 1-3, 1-6, 3-1, 4-6, 5-2, 5-7, 7-6, 7-8, 8-7.



Şək. 4.3.4: Hərəkət intervalına tabe olan marşrut istiqamətlərinin sxematik təsviri.

Eyni zamanda, bu istiqamətlərdən yalnız 1-3 (3-1) və 7-8 (8-7) marşrut xətlərində hər iki istiqamətdə hərəkət intervalı verilmiş normaya uyğundur. Ona görə də, hərəkət intervalının uyğunluğu baxımından bu marşrutlar daha səmərəli fəaliyyət göstərir.

Sərnişinlərin yollarda minimum vaxt itirməsində mühüm rol oynayan hərəkət intervalını daha çox sərnişin axını olan istiqamətlər üzrə hesablayarkən bir sıra məsələlərə də diqqət yetirmək zəruridir. Məsələn, 6-1, 8-3, 5-6 xətləri üzrə hərəkət intervalının hesablanmasına bir daha nəzər salaq. Cədvəl 4.3.2-dən aydındır ki, 6-4 istiqamətində 150 nəfər, 4-1 istiqamətində 160 nəfər, 1-4 istiqamətində 80 nəfər, 4-6 istiqamətində isə 320 nəfər sərnişin axını müşahidə edilmişdir. Şəkil 1-dən göründüyü kimi, 6-1 istiqamətində hərəkət edən sərnişinlərin 6-4 marşrutundan istifadə etməsi də mümkün və daha çox ehtimallıdır. O cümlədən, 1-6 istiqamətində hərəkət edən sərnişinlərin 1-4 marşrutundan da istifadə edə bilər. Bu halda 6-1 istiqaməti üzrə sərnişin axını $150+160=310$ nəfər, 1-6 istiqaməti üzrə isə $80+320=400$ nəfər təşkil edəcəkdir. Daha çox sərnişin axını istiqamətində hərəkət intervalını hesabladıqda $T_{1-6} = 42 \cdot 60 / 400 = 6.3$ dəqiqə alarıq. Bu isə o deməkdir ki, 1-4 istiqamətində hərəkət edən sərnişinlərin 1-6 marşrutundan istifadə etməsi daha səmərəlidir. Başqa sözlə desək, 1-6 xəttini istismara verməklə 1-4 xəttinin də daşıma sifarişini icra etmək mümkündür.

Anoloji olaraq, 8-3 istiqamətində sənişin axını 140 nəfər, 8-7 istiqamətində isə 340 nəfər, 3-8 istiqamətində 180 nəfər, 3-7 istiqamətində isə 240 nəfər təşkil edir. Bu isə o deməkdir ki, 8-3 istiqamətində sənişin axını 480 nəfər, 3-8 istiqamətində isə 420 nəfər təşkil edir. Bu halda, 8-3 marşrutu üzrə hərəkət intervalı $T_{8-3} = 42 \cdot 60 / 480 = 5.25$ **dəqiqə** olacaqdır ki, bu da 8-7 xətti ilə də daşımaları yerinə yetirməyə imkan verən 8-3 xətti ilə daşımaların daha səmərəli olduğunu göstərir. Eyni zamanda, anoloji hesablamaları müxtəlif marşrut xətləri üzrə aparmaqla minimum zaman itkisinə və maksimum sənişin tutumu əmsalına nail olmağa imkan verən marşrut sistemi yaratmaq mümkündür.

Digər tərəfdən, Şəkil 4.3.1-də verilmiş 5-ci məntəqədən 7-ci məntəqəyə həm 4, həm də 8-ci məntəqədən keçməklə getmək mümkündür. 5-4-7 xətti üzrə hərəkət $T_h = 18 + 5 + 15 = 38$ **dəq.**, 5-8-7 xətti üzrə isə $T_h = 36 + 5 + 31.5 = 72.5$ **dəq.** Yəni, 5-4-7 xətti üzrə hərəkət daha səmərəlidir. Eyni zamanda, 8-ci məntəqədən 2-ci məntəqəyə 8-5-4-2 və 8-7-4-2 xətləri ilə getmək mümkündür. 8-5-4-2 xətti üzrə $T_h = 36 + 5 + 18 + 5 + 13.5 = 77.5$ **dəq.**, 8-7-4-2 istiqamətində isə $T_h = 31.5 + 3 + 15 + 5 + 13.5 = 68.0$ **dəq.** Nəticə: 8-7-4-2 marşrutu zaman etibarı ilə daha səmərəlidir.

Beləliklə, yuxarıda verilmiş misal timsalında araşdırma və hesablamalardan aydın olur ki, nəzərdən keçirilmiş metodun köməyi ilə sənişin daşımalarının səmərəli təşkilinə, xüsusilə iri şəhərlərdə avtobus xidmətlərinin səmərəliliyinin yüksəldilməsinə, rəqabət qabiliyyətli xidmətlər göstərilməsinə nail olmaq mümkündür.

Aydındır ki, nəqliyyat xidmətlərinin inkişaf etdirilməsi, daşımaların daha da optimallaşdırılması çevik idarəetmə strukturu tələb edir ki, bu da resurslardan qənaətlə və səmərəli istifadəyə, regionların sosial-iqtisadi inkişafına və ÜDM-in artımına təsir göstərən mühüm amillərdən biri hesab edilir. Bu baxımdan, nəqliyyat sektorunda islahatların aparılması, bazar iqtisadiyyatı şəraitində daşıma xidmətlərinin hüquqi əsaslarının təkmilləşdirilməsi, nəqliyyat növlərinin fəaliyyətinin əlaqələndirilməsi, əhalinin və istehsal müəssisələrinin nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının tam və keyfiyyətli təmin edilməsi dövlətin nəqliyyat siyasətinin prioritet istiqamətlərindəndir. Təbii ki, bütün bunlar, öz növbəsində nəqliyyat sisteminin səmərəli idarə edilməsini, davamlı inkişaf edən nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasının tələb edir. Nəqliyyat

sisteminin dayanıqlılığı təhlükəsizlik, ekoloji təmizlik, çeviklik, müdafiə ehtiyaclarının təmin edilməsi, səmərəlilik, rəqabət qabiliyyətli, istismar keyfiyyətləri, müntəzəmlik, rahatlıq, buraxma və daşıma qabiliyyəti, istismar xərclərinin azaldılması və s. kimi meyarlarla müəyyən olunur. Məhz, qeyd edilənlərin əsasında da aşağıdakıları nəqliyyat sisteminin səmərəli idarə edilməsinin əsas prioritetləri kimi qəbul etmək mümkündür [63, 67, 71]:

- nəqliyyatın bütün növləri üzrə infrastruktur təminatın təkmilləşdirilməsi. Burada yol-nəqliyyat kompleksinə aid olan hər bir təminat nəzərdə tutulur. Belə ki, yolların istismar keyfiyyətlərinin yüksəldilməsi ilə yanaşı, yol işarələri, istiqamətverici nişanlar və s. ən xırda infrastrukturlara qədər təminat nəzərdə tutulur ;

- əlverişli-strateji coğrafi mövqedən maksimum istifadə etməklə, ölkənin yol-nəqliyyat kompleksinin beynəlxalq nəqliyyat sistemə inteqrasiya olunması, ölkə daxili nəqliyyat kommunikasiyalarının beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə inteqrasiyası və tranzit imkanların genişləndirilməsi;

- yol-nəqliyyat kompleksində dövlət tənzimləmə funksiyalarının təkmilləşdirilməsi, struktur islahatlarının aparılması, antiinhisar tədbirlərinin gücləndirilməsi;

- yol-nəqliyyat sisteminin idarəedilməsində çevik informasiya mübadiləsi şəbəkəsinin yaradılması və bu proseslərdə insan əməyinin minimumlaşdırılması;

- yol-nəqliyyat sistemində təhlükəsiz fəaliyyətin təmin edilməsi, mənfi ekoloji təsirlərin qarşısının alınması və ölkənin müdafiə ehtiyaclarının qarşılanması. Bu məqsədlə, maarifləndirmə işlərinin sürətləndirilməsi və genişləndirilməsi;

- regionlar arasında nəqliyyat diskriminasiyalarının aradan qaldırılması;

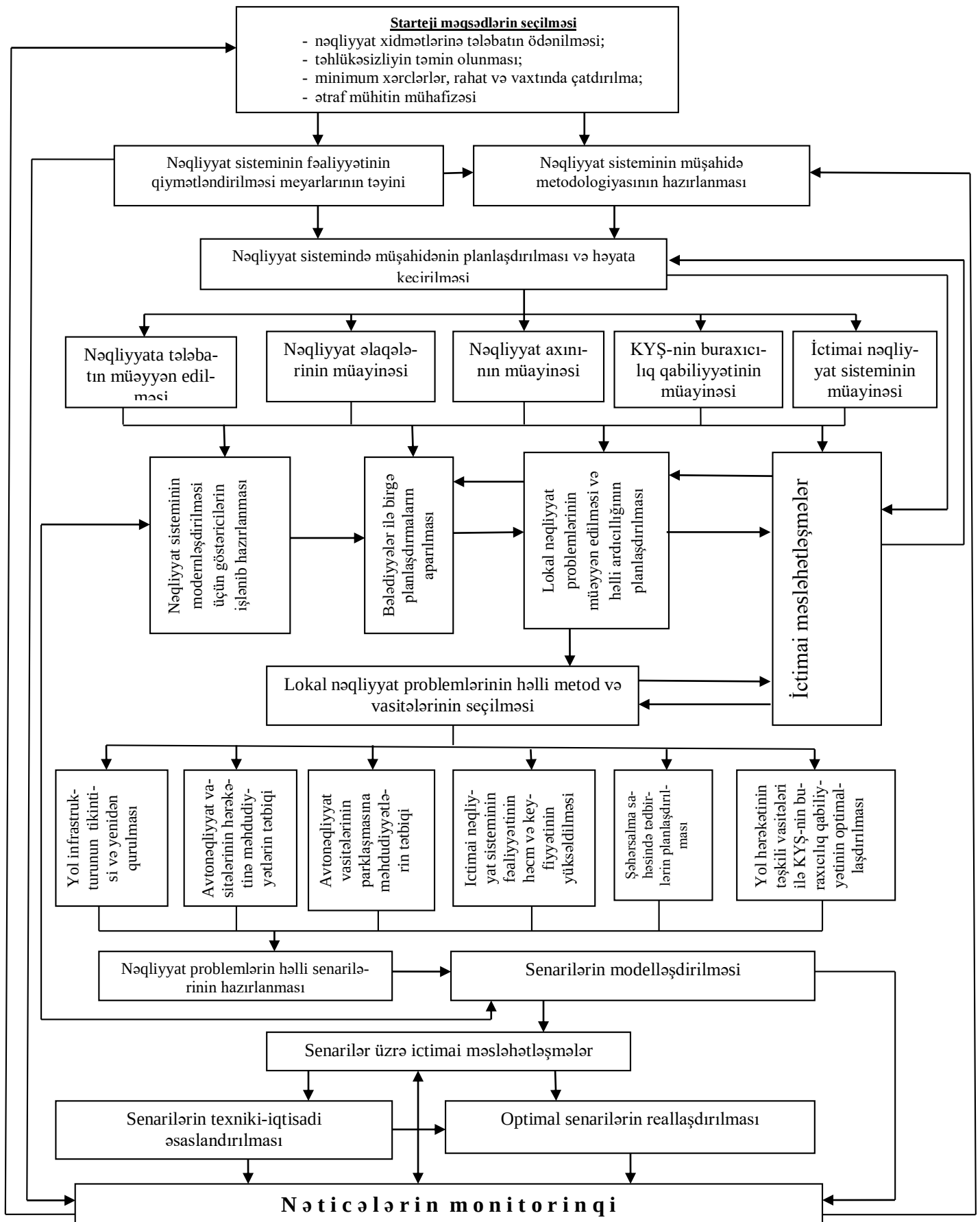
- yol-nəqliyyat kompleksi cəmiyyətin normal həyatının ayrılmaz bir tərkib hissəsi və zəruri şərtlərdən biridir. Ona görə də, qeyd edilən məsələlərdə vətən-daş cəmiyyətinin fəal iştirakının təmin olunması nəqliyyat sistemində səmərəli idarəetmənin başlıca prioritetlərindən biri kimi qəbul edilməlidir [63, 82].

Bütün bunlarla yanaşı, son illər qəbul edilən və həyata keçirilən Dövlət Proqramları nəqliyyat sistemində davamlı inkişafın təmin edilməsi üçün geniş imkanlar yaratmışdır. Bu proqramların əsas məqsədi əhalinin və sənayenin daşıma xidmətlərinə artan tələbatının təmin edilməsi, xidmətlərin dayanıqlılığına, səmərəliliyinə və

təhlükəsizliyinə nail olunması, ölkənin tranzit potensialından səmərəli istifadəyə, istehlak qiymətlərində daşıma xərclərinin azaldılması və s. ilə ölkənin yüksək sosial-iqtisadi inkişafının təmin olunmasından ibarətdir.

Qeyd edilənləri nəzərə alaraq, eləcə də göstərilən məqsədlərin reallaşdırılması, nəqliyyat sisteminin (avtomobil) daim artan daşıma sifarişlərini davamlı inkişaf tələblərinə uyğun şəkildə yerinə yetirə bilməsi üçün avtonəqliyyat sisteminin səmərəli idarə olunmasını sxematik olaraq aşağıdakı kimi təsvir edə bilərik (Sxem 4.3.1). Təklif edilən sxemdə nəqliyyat prosesi iştirakçılarının, bələdiyyələrin, ictimaiyyətin və s. iştirakı nəzərdə tutulur ki, bu da daha uğurlu nəticələr əldə etməyə imkan yaradacaqdır.

Sxem 4.3.1-dən göründüyü kimi, idarəetmədə səmərəliliyə nail olmaq üçün, ilk növbədə, strateji məqsədlər müəyyənləşdirilməlidir ki, idarəetmə prosesi də məhz bu məqsədlərə yönəlsin. Eyni zamanda, idarəetmənin, onun həyata keçirildi-yi sistemin fəaliyyətinin qiymətləndirilməsi meyarlarının da əvvəlcədən müəyyən edilməsi çox vacibdir. Müasir bazar münasibətləri şəraitində insanların gündəlik həyatının ayrılmaz tərkib hissəsi olan avtonəqliyyat sisteminin idarə olunmasında vətəndaş cəmiyyətinin, bələdiyyələrin yaxından iştirakı, ictimai rəyin nəzərə alınması da mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Nəhayət, sxemdən də aydın olduğu kimi, nəticələrin monitorinqi və bunun əsasında da idarəetmənin davamlı olaraq təkmil-ləşdirilməsi mümkündür ki, bütün bunlar da təklif edilən sxemdə öz əksini tapmış-dır.



Sxem 4.3.1. Nəqliyyat sisteminin səmərəli idarəetmə sxemi
Mənbə: Sxem araşdırmalar əsasında müəllif tərəfindən işlənilib hazırlanmışdır.

V FƏSİL. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN DAVAMLI İNKİŞAFININ TƏMİN OLUNMASI PROBLEMLƏRİNİN HƏLLİ YOLLARI

5.1. Daşıma xidməti göstərən təsərrüfat subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi istiqamətləri

Ölkənin iqtisadi inkişafının ən əhəmiyyətli infrastrukturlarından biri də, qeyd edildiyi kimi, iqtisadiyyatın bütün sahələrində, biznesin müxtəlif səviyyələrində və sahibkarlıq fəaliyyətinin bütün sferalarında istehsalın və xidmətlərin dinamik inkişafıdır. Aydındır ki, özəl təsərrüfat subyektlərinin aparıcı mövqedə olduğu bazar münasibətləri şəraitində ədalətli, sağlam rəqabət mübarizəsi inkişafın hərəkətverici qüvvəsi kimi çıxış edir. Təsərrüfat subyektləri rəqabət mübarizəsində qalib olmaq istəyi ilə istehlakçıların zövq və tələbat dəyişikliklərini diqqətdə saxlayır, ona uyğun olmağa çalışır. Bununla da istehsalçının (xidmət göstərən) rəqabətə davamlı istehsal (xidmət) fəaliyyətini təşviq edir.

Rəqabət mübarizəsinə və bu şəraitdə (şərtlərdə) səmərəli nəticələrin əldə edilməsinə uyğun avtomobil nəqliyyatı subyektlərinin potensial imkanının formalaşdırılması, sürətlə dəyişən şəraitə mütəmadi və çevik uyğunlaşma zərurəti avtomobil nəqliyyatı xidmətləri üçün elmi cəhətdən əsaslandırılmış rəqabətə davamlılıq konsepsiyasının axtarışını, işlənilib hazırlanmasını tələb edir. Belə konsepsiyanın hazırlanması, rəqabətə davamlı avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin təşkili, rəqabət qabiliyyətli daşıma subyektlərinin formalaşması və təkmilləşdirilməsi prosesinin geniş (ətraflı) nəzəri-metodoloji tədqiqini tələb edir.

Bazar münasibətlərinin inkişafıyla bağlı “rəqabət” və “rəqabətə davamlılıq” anlayışları avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinə dair müəyyən dəqiqləşdirməni tələb edir. Çünki tədqiqat sferasını əks etdirən nəzəriyyə yaxşı anlaşılan olmalı və onun strukturu müzakirənin predmeti olan avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin rəqabətə davamlılığının spesifik xüsusiyyətləriylə şərtlənməlidir. Bu spesifik xüsusiyyətləri avtomobil

nəqliyyatı ilə yük və sərnişin daşınmalarının təşkiliylə bağlı işlərin və xidmətlərin müxtəlifliyi, nəqliyyat-ekspedisiya xidmətlərinin icrası, onun təhlükəsiz işləmək qabiliyyətini təmin edən hərəkətli tərkibə texniki təsirlərdən, küçə-yol şəbəkəsinin uyğunluq səviyyəsindən formalaşır. Eyni zamanda, buraya fasiləsiz fəaliyyət, optimal sürət, keçmə qabiliyyəti, mümkün parametrlərlə nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti imkanları, ilin istənilən vaxtı və istənilən iqlim şəraitində yüksək daşıma xidmətləri səviyyəsi kimi istehlak xüsusiyyətləri də aiddir. İqtisadi islahatlar avtomobil nəqliyyatı fəaliyyətinin spesifik roluna, formalaşma xüsusiyyətlərinə və əmtəə bazarının inkişafına onun təsirlərini təmin edən fəaliyyətinə yenidən baxmağa imkan yaradır.

Tədqiqat və müşahidələr göstərir ki, hazır məhsulların satış dəyərində daşıma xərclərinin payı kifayət qədər çoxdur. Bəzi hallarda nəqliyyat xərcləri satış qiymətinin 40%-ə qədər gəlib çatır, bəzən isə məhsul vahidinin daşıma qiyməti maya dəyərini də ötüb keçir. Bu, istehlakçıların məhsulları baha əldə etməsinə səbəb olmaqla, hazır məhsulların bazarda rəqabət qabiliyyətliliyini azaldır və nəticə etibarı ilə daşıma xidmətləri bazarında ədalətli rəqabət mühitinin olmaması göstəricisi kimi qəbul edilə bilər.

Bütün bunları nəzərə alaraq, ölkəmizin xidmətlər bazarının inkişafı, yol-nəqliyyat kompleksinə daxil olan müəssisələr arasında sağlam rəqabət mühitinin formalaşdırılması, ümumilikdə rəqabətli xidmətlər bazarının formalaşması, bazarda təklif edilən eyni təyinatlı xidmətlərin rəqabət qabiliyyətlilik səviyyəsinin yüksəldilməsi kimi istiqamətlərdə elmi araşdırmalar aparılmalıdır. Təbii ki, araşdırma-ların tək-cə elmi-nəzəri deyil, həm də praktiki məsələləri əhatə etməsi məqsədəuyğun olardı. Bu işləri elmi əsaslara və müvafiq bazarın öyrənilməsinə əsaslanan marketinq tədqiqatları kimi də ümumiləşdirmək mümkündür. Bazarın tədqiqində vacib olan rəqiblərin üstün və zəif cəhətlərini aydınlaşdırmaqdır. Ümumilikdə, daşıma proseslərinin rəqabətə davamlılığı bir sıra spesifik xüsusiyyətlərə malikdir və olduqca geniş əhatəlidir. Ona görə ki, daşıma əməliyyatının başlanması və tamamlanmasında müxtəlif həlqələr (iştirakçılar) vardır ki, onların da hər biri nəticənin uğurlu olması və ümumilikdə daşıma prosesinin rəqabət qabiliyyətliliyi üçün əhəmiyyətli rola malikdir.

Daşıma xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin sistemli təhlili qiymətlən-

dirilməsi xüsusi metodologiya əsasında reallaşır. Nəzəri anlayışları dəqiqləşdirərək, rəqabəti dürüst iqtisadi rəqabətin xüsusi növünə aid edək. Bu halda sağlam və ədalətli rəqabət mühiti tərəflərdən hər birinə bərabər şans yaradacaqdır. Sağlam rəqabət mühitində çevik və məhsuldar işləyən, daha çox həcmdə və çeşiddə xidmət göstərən tərəf bazarda daha çox paya sahiblənəcəkdir. Deməli, daha çox gəlir əldə edəcək, xidmətlərin çeşid və keyfiyyətinin yüksəldilməsi istiqamətində təkmilləşdirici addımlar atmağa nail olacaqdır ki, bu da bazarda rəqabətə davamlılığın zəruri şərtlərindən biridir. Nəticə etibarilə, digər rəqiblər də rəqabət mübarizəsində davam gətirmək və ən azından bazar payını qoruyub saxlamaq üçün mübarizə aparacaqdır. Rəqabət, daha sadə dildə desək, köhnə ilə yeninin mübarizəsidir və yeni texnika-texnologiyanın tətbiqini sürətləndirir. Ümumilikdə isə sahəvi inkişaf təmin olunacaq, daşıma sifarişçiləri daha keyfiyyətli və ucuz daşıma təklifləri alacaqlar. Buradan belə bir nəticə çıxır ki, rəqabət ümumilikdə sistemin, indiki halda yol-nəqliyyat kompleksinin, daşıma xidmətlərinin tərəqqisi üçün zəruri şərtlər yaradır, bazar şəraitində onların geniş tətbiq sferasını formalaşdırır, xidmətlərin həyata keçirilməsində yeni texnologiyaların tətbiqini stimullaşdırır, qiymətlərin aşağı düşməsinə, daşıma tariflərinin azalmasına gətirib çıxarır. Bu baxımdan, aşağıda qeyd olunanları avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin, eləcə də bu xidmətləri təklif edən daşıma subyektlərinin rəqabətə davamlılığını müəyyənləşdirməyə imkan verən göstəricilər kimi təsnifləşdirə bilərik [63, 116, 146, 229]:

- bazarda avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin rəqabət üstünlüklərinin mövcudluğu;
- kateqoriya xarakteri, yəni müxtəlif kateqoriyalar üzrə rəqiblərin məcmusu: fərdi, müəssisə, sahədaxili, sahələrarası;
- xidmət göstərən təsərrüfat subyektinin xarici mühitlə qarşılıqlı əlaqələrinin miqyası və səviyyəsi;
- avtomobil nəqliyyatının rəqabət aparən subyektləri arasında, bir-birinin inkişafını tamamlayan rəqabət və integrasiyalar;

Aydın ki, istehlakçı daha ucuz qiymətə, daha yüksək keyfiyyətli xidmət axtarışındadır. Ona görə də xidmət təklif edənlər elə strategiya seçməlidirlər ki, qiymət

və keyfiyyətlə yanaşı, digər cəlbədicə təkliflərlə də istehlakçı cəlb edə bilsinlər. Məsələn, A və B məntəqələri arasında çalışan müntəzəm marşrutların bəzisi yol boyunca çay, kofe və s. təklif edir və eyni məsafəyə daşıma qiyməti digər daşıyıcılardan 1 manat (şərti qiymət) bahadır. Buna baxmayaraq, əksər sənişinlər bu marşruta bilet almağa çalışır. Yəni, müasir daşıyıcıların, qiymət, zaman, keyfiyyətlə yanaşı xüsusi önəm verdiyi məsələlərdən biri də xidmətin komfortluluq səviyyəsidir. Bu mənada, xidmət istehsalçısı istehlakçını cəlb etmək üçün müxtəlif çeşidli təkliflər paketinə malik olmalıdır. Reklam, istehlakçılar üçün əlavə təkliflər, əyləncəli proqramlar, marşrut boyunca həvəsləndirici oyunlar və s. bu məqsədlə nəzərdən keçirilə bilər.

Ümumilikdə isə, nəqliyyat xidmətləri bazarında fəaliyyət göstərən subyektlər arasında rəqabət mübarizəsinin kəskinliyi aşağıdakı amillərlə müəyyən edilə bilər [45, 63, 146, 229]:

- avtomobil nəqliyyatı xidmətləri sahəsində rəqabət aparan təsərrüfat subyektlərinin sayı və xidmət təklif edən tərəflərin güc nisbəti;
- avtomobil nəqliyyatında təsərrüfatçılıq edən xidmət subyektlərinin inkişaf səviyyəsi;
- əlavə xərclərin və ya təsərrüfat subyektlərinin mal-material ehtiyatlarının dəyəri şəklində əlavə vəsaitlərin sərfiyyatı;
- Xidmətlər bazarında fiziki və hüquqi şəxslərin (müəssisələrin) say nisbəti;
- avtonəqliyyat xidmətlərinin inkişafı üzrə güclərin artım dinamikası;
- avtonəqliyyat xidmətləri göstərən təsərrüfat subyektlərinin qiymət, daşıma vasitəsi, daşıma marşrutu və s. istiqamətlərdə manevr imkanları.

Burada tədqiqatların başlıca məqsədi və mahiyyəti ondan ibarətdir ki, avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin rəqabətinin daxili məzmununu açaraq, onları strateji istiqamətlərə çevirərək, inkişaf istiqamətlərini göstərməkdir. Bəli, universal rəqabət strategiyası mövcud deyil, amma avtomobil nəqliyyatı fəaliyyəti şərtlərini tanıyaraq, onun infrastrukturunu, xüsusiyyətlərini, bacarıqlarını, kapitalı, hansılara ki, avtomobil nəqliyyatı təsərrüfatı subyektləri malikdirlər, nəzərə alaraq müvəffəqiyyəti gətirən strategiyaları formalaşdırmaq olar. Avtomobil nəqliyyatının təsərrüfat subyektlərinin

strateji inkişaf hədəfi nəqliyyat xidmətləri bazarında səmərəli və davamlı rəqabət mübarizəsi aparmaqla bazarda daha əlverişli mövqeyə sahib olmaqdan ibarətdir. Tədqiqatlar göstərir ki, rəqabət strategiyasının ən aktual aspektləri aşağıdakılardır [63, 116, 229]:

- naviqasiya, peyk və kompüter texnologiyalarının ən yeni nailiyyətlərindən yararlanaraq çeşidli daşıma xidmətlərinin təklif edilməsi;
- avtonəqliyyat parkının sənayenin və cəmiyyətin tələblərinə uyğunlaşdırılması;
- dinamik və təminatlı inkişafa nail olunması və daşıma xidmətlərinin səmərəli (cəlbedici) sisteminin formalaşdırılması;
- cəlbedici avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin tətbiqi;
- avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin yeni növlərinin stimullaşdırılması;
- avtomobil nəqliyyatı vasitələrinin yeni modellərilə xidmətlərin göstərilməsində əhalinin ehtiyacının öyrənilməsi üzrə monitoring tədbirlərinin keçirilməsi, həmçinin hərəkəti tərkibinin mövcud olan və mənəvi köhnəlmiş tiplərinin tədqiqi.

Nəzəri sistemləşdirmədən və rəqabət haqqında elmi biliklərdən istifadə edərək, avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin rəqabət növlərinə baxaraq, onların mahiyyətini və funksional aspektini dəqiqləşdirək. Ən böyük marağı gözlənilən rəqabət təşkil edir, hansı ki, artıq hazırlama və ya avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin yeni növlərinin mənimsənilməsi mərhələsində başlanır. Birbaşa rəqabət vasitəçisiz rəqabət münasibətləri halında yaranır. Funksional rəqabət isə onunla səciyyələnir ki, yüklərin və sərnişinlərin yerdəyişməsi üzrə xidmətləri funksional rəqib olan təsərrüfat subyektləri göstərir. Növ rəqabəti onun nəticəsidir ki, yüklərin və sərnişinlərin yerdəyişməsi üzrə xidmətlər müəyyən edilmiş texniki parametrlər üzrə fərqlə malikdir. Qiymət rəqabəti rəqiblərdən fərqli olaraq daha aşağı qiymətlərlə avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin göstərilməsini ifadə edir. Qeyri-qiymət rəqabəti qiyməti yox, avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin, nəqliyyat-ekspedisiya xidmətinin və s. keyfiyyətini nəzərdə tutur.

Aydın ki, istənilən sahədə rəqabət mübarizəsinin əsas hədəfi bazarda daha əlverişli mövqeyə və daha çox paya sahib olmaqdır. Nəzərə alsaq ki, bazar münasibətlərində aparıcı mövqe özəl sektora məxsusdur, onda iqtisadi nəzəriyyənin məlum müddəalarına əsaslanaraq avtomobil nəqliyyatı sisteminin rəqabətə davamlılığını bir neçə

kateqoriyada dəyərləndirə bilərik:

- Fərdi kateqoriyada, yəni fərdi sahibkarlar səviyyəsində cərəyan edən mübarizədə rəqabətə davamlılıq;

- Mikro kateqoriyada, yəni daşıma xidmətləri göstərən nəqliyyat müəssisələri arasında gedən rəqabət mübarizəsində rəqabət qabiliyyətlik səviyyəsi;

- Mezo kateqoriyada, yəni ayrı-ayrı nəqliyyat növləri (sahələri) arasında cərəyan edən rəqabət mübarizəsində rəqabətə davamlılıq;

- Makro kateqoriyada rəqabət səviyyəsinin qiymətləndirilməsi milli nəqliyyat sektorunun, ümumilikdə yol-nəqliyyat kompleksinin rəqabətə davamlılığını nəzərdə tutur.

Hər bir kateqoriya üzrə rəqabət qabiliyyətlik müasir integrasiya prosesləri və qloballaşma şəraitində bazarda uğur əldə etmək üçün özünəməxsus əhəmiyyətə malikdir. Bununla belə, nəzərə alsaq ki, mikro, mezo və makro səviyyədə rəqabət qabiliyyətliliyi dəyərləndirilən təsərrüfat subyektləri də ayrı-ayrı fərdi daşıyıcılardan ibarətdir, onda ümumi rəqabət qabiliyyətlik üçün fərdi sahibkarların rəqabətə davamlılığının daha önəmli olduğunu qeyd edə bilərik. Ona görə ki, digər mərhələlərdə də rəqabət qabiliyyətlik, məhz fərdi daşıyıcıların rəqabətə davamlılığının əsasında formalaşır. Ümumilikdə isə, bütün kateqoriyalarda rəqabətin qiymətləndirilməsi bir məqsədə xidmət edir ki, daşıma təklifləri xidmət istehlakçıları üçün cəlbedici olsun.

Daşıma xidmətlərinin və ümumilikdə yol-nəqliyyat kompleksinin rəqabətə davamlılığının təyininə vahid yanaşmanın yoxluğunu nəzərə alaraq, avtomobil nəqliyyatı xidmətləri bazarında rəqabət münasibətləri sistemində əsas funksiya kimi, mövcud terminoloji qeyri-müəyyənlik kateqoriyaların məzmununun tənzim-ləməsini tələb edir. Ümumiyyətlə, yol-nəqliyyat kompleksinin rəqabət qabiliyyətliliyi dedikdə kompleksin, eləcə də onun ayrı-ayrı müəssisələrinin cəmiyyət və sənayenin daşımalara olan tələbatını çevik və təhlükəsiz yerinə yetirmə potensialı başa düşülür. Təbii ki, ümumi kompleksin rəqabət qabiliyyətliliyi onun ayrı-ayrı elementlərinin rəqabətə davamlılıq potensialı, rəqiblərlə müqayisədə rəqabət üstünlüyü ilə formalaşır. Müxtəlif elementlərin, ayrı-ayrı müəssisələrin rəqabət üstünlüyü ümumi kompleksin rəqabət qabiliyyətliliyini, bazarda rəqabətə davamlı xidmətlərin təklifini təmin edir.

Daşıma xidmətlərinin müxtəlif kateqoriyalarda (mərhələlərdə) rəqabət qabi-

liyyətliliyinin tədqiqi onun spesifikasiyasını müəyyən etməyə imkan verir. Bütün sahələrdə olduğu kimi, yol-nəqliyyat kompleksinin rəqabət qabiliyyətliliyinə bir sıra daxili və xarici amillər təsir edir. Daşıma xidmətlərinin çeşidi, nəqliyyat parkının yenilik və ixtisaslaşma səviyyəsi, yükləmə-boşaltma əməliyyatlarının mexanikləşdirilmə səviyyəsi, qrafik üzrə daşımaların təşkili imkanları, təkmilləşdirilmiş infrastruktur təminatı və s. ümumilikdə xidmətlərin və yol-nəqliyyat kompleksinin rəqabət qabiliyyətliliyinin formalaşmasında önəmli rolə malikdir. Eyni zamanda, xidmətlərin istehlakçı maraqları ilə uzlaşması, istehlakçının alıcılıq (ödəmə) qabiliyyəti, xidmətdən istifadənin komfortluluq və etibarlılıq səviyyəsi də rəqabət qabiliyyətlilik baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

İndi isə, daşıma prosesləri və nəqliyyat xidmətlərinin rəqabət mübarizəsində üstünlüyünü formalaşdıran amillərin təsnifatına nəzər salaq və daha geniş şəkildə təhlil edək. İlk növbədə, sistem yanaşması nöqtəyi-nəzərindən avtomobil nəqliyyatı xidmətləri istehlakçısının ehtiyaclarının motivasiyasından asılı olaraq amillərin təsnifatı daha məqsəduyğundur. Rəqabətə davamlılığın birinci səviyyəsi istehlakçıların minimal ehtiyaclarını minimal xərclərlə təmin edən xidmətlərlə xa-rakterizə olunur. İkinci səviyyə – qiymət xarakterinə və avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin keyfiyyət xarakteristikalarına istehlakçının münasibətidir. Üçüncü səviyyə - qeyri-qiymət və qiymət xarakteristikalarının ən yaxşı nisbətiylə avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinə üstünlük verərək onların ehtiyacını təmin edən bütün amillərin kompleks qiymətinə istehlakçının münasibətidir. Dördüncü səviyyə – qiymət, vaxt və göstərilən xidmətlərin unikalılığına istehlakçının mövqeyidir. Beşinci səviyyə – vadaredici amildir ki, burada da avtomobil nəqliyyatı xidmətinin firma tərəfindən göstərilməsi nəzərdə tutulur [63, 146].

Yuxarıda da qeyd edildiyi kimi, daşıma xidmətlərinin qiyməti, xidmətlərin təşkilində innovasiya fəallığı, xidmətlərin fasiləsizliyi kimi amillər də avtonəqliyyat xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyini formalaşdıran amillərə aiddir. Əksər hallarda minimum qiymət və maksimum keyfiyyət xidmətlərin rəqabətə davamlılığının başlıcameyarları kimi qəbul edilsə də, daşıma xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinə çoxsaylı amillər təsir edir və bunların hər birinin özünəməxsus rolu var-dır. Bu baxımdan da, xidmətlərin rəqabətə davamlılığı daha dəqiq formada təsər-rüfat subyektinin daxili və xarici amillərinin təhlili əsasında müəyyən edilir. İstehsal-maliyyə resursları, kadr potensialı, daşıma qiyməti,

nəqliyyat parkının zəngin-liyi və çeşidi, müvafiq informasiyalara çıxış imkanları təsərrüfat subyektinin rəqa-bət qabiliyyətliliyinə təsir edən daxili amillərdir. Əslində isə, daxili amillər dedikdə avtomobil müəssisəsinin mövcud potensial imkanları nəzərdə tutulur.

Təsərrüfat subyektinin rəqabət qabiliyyətliliyinə təsir edən xarici mühit amil-lərinə isə dövlətin iqtisadi siyasəti, elmi-texniki tərəqqi, hüquqi təminat, ətraf mühitlə bağlı tələblər, rəqəiblərin mövcud durumu və potensial imkanları, infra-struktur təminatı aid edilir. Adından da göründüyü kimi, xarici mühit amillərinə təsərrüfat subyektinin özünün potensial imkanlarından kənar olan, onun təsir edə bilmədiyi, amma uyğunlaşmağa (əməl etməyə) məcbur olduğu məsələlər aiddir.

Avtomobil nəqliyyatı xidmətləri bazarından, rəqabətin xarakteri, xidmətlərin və başqa aspektlərin təşkili mərhələlərindən asılı olaraq hər bir daxili və xarici amilin ayrılıqda mənası və məzmunu fərqlidir. Avtonəqliyyat müəssisələrinin və daşıma xidmətlərinin rəqabətə davamlılığının qeyd edilən amilləri qarşılıqlı təsirə və müəyyən sinergetik əlaqəyə malikdir. Ümumilikdə isə, xidmətlərin rəqabət qabiliyyətli liyini formalaşdıran amillərin müəyyən edilməsinə və təsnifləşdirilmə sinə müəllif yanaşması, təbii ki, fərziyyələrə əsaslanmışdır. Hansı ki, bu amilləri təhlil edərək, avtonəqliyyat təsərrüfatı subyektlərinin fəaliyyətində və rəqiblərin işində güclü və zəif tərəfləri aşkar etmək mümkündür. Bu bir tərəfdən, rəqabətin ən kəskin formalarından qaçmağa, digər tərəfdən isə öz üstünlüklərindən və rəqibin zəifliklərindən istifadə etməyə imkan verir. Belə yanaşma tədbirlərin və vasitələrin hazırlamasına şərait yaradır. Bu tədbir və vasitələr isə avtonəqliyyat təsərrüfatı subyektinə göstərilən xidmətlərin rəqabətə davamlılığını yüksəltməyə və öz mü-vəffəqiyyətini təmin etməyə, müvafiq bazarda avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin göstərilməsində öz payını dəyişdirməyə, həmçinin avtomobil nəqliyyatı xidmət-lərini istehlakçıların tələbatına uyğunlaşdırmağa imkan verir [63, 189, 210, 244].

Ümumiyyətlə, daşıma xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinə ekoloji tələb-lərə uyğunluq, ergonomik, estetik tələblər və fəaliyyətin səciyyəvi xüsusiyyətləri də ciddi təsir edir. Səciyyəvi xüsusiyyətlər dedikdə daşıma sifarişləri ilə infrastrukturun, xüsusilə yolların uyğunluğu, daşıma sifarişi ilə nəqliyyat parkının imkanlarının uzlaşması və s. nəzərdə tutulur. M.Porter, nəqliyyat xidmətləri sahəsində, ümumi məhdudlaşdırıcı rəqabət

üstünlükləri amillərinə avtomobil yolları sistemini aid etmişdir. Ümumi amillər daha geniş əhatəli amillər üçün baza yaradır və dövlət tərəfindən maliyyələşdirilir. Avtomobil yolları yol-nəqliyyat sisteminin vacib infrastrukturlarından biridir, yol sisteminin qurulması və inkişafı rəqabət mübarizəsinə birbaşa təsir edir, eləcə də yol sisteminin əhatəliliyi daşıma xidmətləri bazarının həcmindən asılıdır. Əslində isə bazarın həcmi, yük dövriyyəsi və yol şəbəkəsi biri-biri ilə qarşılıqlı təsirdə olub, biri digərinin inkişafına təkan verir [65, 116, 229].

Digər sahələrdə olduğu kimi, avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin rəqabətə davamlılıq təminatının ən əhəmiyyətli və əsas amillərindən biri də rəqabət mühitidir və o avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin istehsalçısı və bu xidmətlərin istehlakçısı arasında münasibətləri ifadə edən avtomobil nəqliyyatı xidmətləri bazarının bütün infrastruktur subyektlərinin məcmusunu əhatə edən marketinq mühitiylə eyniləşdirilir. Avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin müxtəlif rəqabət modelləri şəraitində rəqabət mühiti bir çox müxtəlif amillərin bazara təsiri nəticəsində formalaşır və müəyyən təsir sferası, zaman müddəti və onların təsirinin intensivliyi ilə səciyyələnir [37, 63, 150].

Aydın ki, yol-nəqliyyat kompleksinin davamlı inkişafı üçün daşıma xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Ona görə ki, hər bir sahədə davamlı inkişaf müəyyən maliyyələşməni tələb edir və daşıma xidmətləri də yol-nəqliyyat kompleksinin əsas gəlir mənbəyi, maliyyə mənbəyi kimi çıxış edir. Rəqabətə davamlı xidmətlərin təklifi ilə əldə edilən gəlirlər və deməli davamlı inkişaf perspektivləri qalşılıqlı əlaqəlidir. Nəqliyyat xidmətləri bazarının inkişaf perspektivləri də daşımaların rəqabət qabiliyyətlilik səviyyəsi ilə birbaşa əlaqəlidir.

Müasir bazar iqtisadiyyatı şəraitində avtomobil nəqliyyatı xidmətləri bazarında rəqabət mübarizəsi üçün müvafiq mühit çoxsaylı və müxtəlif proseslərin təsiri ilə spesifik şəraitdə formalaşır.

Qeyd edildiyi kimi, yol-nəqliyyat kompleksində rəqabət qabiliyyətinin formalaşmasına təsir edən xarici mühit amilləri təsərrüfat subyektinin potensial imkanlarından kənarda yerləşir və bu amillərə subyektin hər hansı təsiri mümkün deyildir. Bu baxımdan da ədalətli, sağlam rəqabət mühitinin formalaşması, həm də müvafiq dövlət tənzimlənməsi tələb edir. Dövlət səmərəli və stimullaşdırıcı tənzimləyici tədbirlər ilə

xarici mühit amillərinin bərabər təsirlərini formalaşdırmalı, təsərrüfat subyektlərinin xarici mühit amillərindən bərabərhüquqlu istifadəsinə şərait yaratmalıdır.

Bazar münasibətləri şəraitində daşıma xidmətləri müxtəlif daşıyıcı subyektlər tərəfindən həyata keçirilir və daşıma əməliyyatlarında çoxsaylı strukturlar (infrastrukturlar) iştirak edir. Nəqliyyat xidmətləri bazarında daşıma sifarişlərinin həyata keçirilməsində iştirak edən təsərrüfat subyektləri arasında cərəyan edən münasibətlər sistemi müvafiq rəqabət mühitini formalaşdırır. Amma rəqabət mühitinin iştirakçıları daimi artır, kənardan daha cəlbedici xidmətlər təklif edən subyektlər də mühitə daxil olur. Bütün bunlarla yanaşı, yalnız xidmət icraçıları deyil, xidmət istehlakçıları da rəqabət mühitinin formalaşmasına təsirsiz deyillər. Xüsusilə, istehlakçıların gəliri və onların həyat səviyyəsi nəqliyyat xidmətləri sifarişlərinə də öz təsirini göstərir.

Rəqabət mühitindən və rəqabət qabiliyyətlik səviyyəsindən asılı olmayaraq Hər bir təsərrüfat subyektinin bazara daxil olması üçün bazarın ilkin araşdırılması zəruridir. Rəqabət mühiti haqqında informasiyaların toplanması, adətən bazarın ilk tədqiqi və aşağıdakı sualların cavablandırılması məqsədi ilə həyata keçirilir [65, 116, 229].

- hansı rəqib təsərrüfat subyektlər avtomobil nəqliyyatı xidmətləri bazarında fəaliyyət göstərirlər?

- rəqiblərdən hər biri bazarın hansı payını tutur?

- rəqiblər hansı marketinq proqramlarını tətbiq edir və bu, onlar üçün nə qədər səmərəlidir?

- avtonəqliyyat təsərrüfatı subyektlərinin marketinq fəaliyyətlərinə rəqiblər necə reaksiya verirlər?

- rəqiblərin avtomobil nəqliyyatı xidmətləri hansı səviyyədədir?

- rəqiblərin maliyyə durumu, onların təşkilati strukturu necədir?

- rəqiblərin strategiyası və avtomobil nəqliyyatı xidmətləri bazarı uğrunda mübarizədə onlar hansı metodlardan istifadə edirlər?

Bu sualların əksəriyyətini bazarın rəqabət mühitinin tədqiqi ilə cavablandırmaq olar. Ümumilikdə, tipindən asılı olmayaraq bazarın öyrənilməsi, rəqabət mühitinin tədqiqi təsərrüfat subyektinin daha uğurlu fəaliyyəti üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Hər bir təsərrüfat subyekti öz xidmətlərini, öz fəaliyyətini təkmilləşdirdikcə, ümumilikdə bazarın

inkişafına təkan vermiş olur. Nəticədə, istehlakçıların seçim imkanları artır, bazarda daha keyfiyyətli və cəlbedici təkliflərlə rastlaşırlar.

Avtomobil nəqliyyatının təsərrüfat subyektlərinin hər biri xidmətlər bazarının nisbətən kiçik payına nəzarət edir və konkret bazar segmentində qiymət siyasətinə təsir edə bilmir. Bundan başqa, avtomobil nəqliyyatının təsərrüfat subyektlərinin böyük sayında göstərilən xidmətlərin və süni qiymət artımlarının qarşısının alınması məqsədi ilə onların uzlaşdırılmış təsir imkanları istisna edilmir. O cümlədən, “Oliqopoliya” bazar modeli üçün müştərilərin məhdud sayı şəraitində, sərnəşin daşınmalarının orta həcmli və müəyyən yük növləri avtomobil nəqliyyatının bir neçə təsərrüfat subyekti tərəfindən yerinə yetirilir ki, bu da orta və kiçik şəhərlər üçün daha xarakterikdir. Avtomobil nəqliyyatının təsərrüfat subyektləri bəzi imkanlar vasitəsi ilə tariflərə nəzarət edə bilirlər və gizli sövdələşmə əsasında əhəmiyyətli təsir imkanlarına sahib olurlar. Bu onu bildirir ki, ilk növbədə, avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin ictimai cəhətdən əhəmiyyətli növləri üçün tariflər üzərində dövlət nəzarəti zəruridir. Bəzi hallarda avtomobil nəqliyyatının təsərrüfat subyektləri təbii inhisarçılıq təşkil edirlər. Burada əsasən, ayrı-ayrı regionlarda fəaliyyət göstərən, onun işinə təsir göstərə biləcək başqa rəqiblərdən kifayət qədər məsafədə yerləşən, təsərrüfat subyektləri nəzərdə tutulur.

Hətta böyük şəhərlərdə, misal üçün, bazarın bu segmentində işləməyə iddia edən başqa daşıyıcıların yoxluğunda, iri qabaritli, ağır tonajlı və təhlükəli yüklərin daşınması üzrə ixtisaslaşdırılmış təsərrüfat subyekti inhisarçı ola bilər. Bazar modelinin avtomobil nəqliyyatının təsərrüfat subyekti tərəfindən təyini, rəqabət və qiymət problemlərinə konseptual yanaşma tələb edir. Təcrübədə inhisarçı və ya oliqopolis rəqabətə uyğun olan ciddi bazarları seçmək çətindir. Hətta təbii inhisar bazarında da digər bir rəqabətin olması mümkündür. Avtomobil nəqliyyatının təsərrüfat subyekti əsas rəqiblərini müəyyən edir, onların zəif və güclü tərəfləri, coğrafi mövqe, bazar payını, ümumiyyətlə region üzrə avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin həcmi, göstərilən xidmətlərin nomenklaturası, əlavə xidmət, qiymət və satış siyasətinin reallaşdırılmasını və s. nəzərə alaraq özünün rəqabətə davamlılığını qiymətləndirir.

Təbii ki, rəqabət mühiti davamlı olaraq tədqiq edilməli, rəqiblərin vəziyyəti və bazarın perspektivləri mütəmadi olaraq öyrənilməlidir. Araşdırmalar yalnız ayrı-ayrı

işləri, prosesləri, konkret tendensiyaları əhatə etməməlidir, ümumi və davamlı xarakter daşmalıdır. Yalnız bu halda, təsərrüfat subyekti davamlı olaraq bazarın və istehlakçının tələblərini öyrənə və təmin edə bilər. Nəzərə alsaq ki, avtonəqliyyat xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin əsasında xidmətlərin istehlakçı tələblərinə uyğunluğu dayanır, onda bazarın tədqiqi əhəmiyyəti aydın olar.

Nəzəri cəhətdən, rəqabətdə üstünlük təsərrüfat subyektinin mövcud resurslardan daha effektiv istifadəsi deməkdir. Başqa sözlə desək, rəqabətə davamlılıq istehlakçı məmnunluğu, minimum xərclər, maksimum keyfiyyətlə xarakterizə olunur ki, bu da keyfiyyət və qiymətin (xərclərin) rəqabət qabiliyyətliliyinin əsas elementləri olması anlamına gətirir. Bununla belə, avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin tədqiqi ilə aşkar edilmişdir, qiymət rəqabəti xidmətlərin keyfiyyətinə tədricən güzəşt edir.

Keyfiyyət xüsusiyyəti konkret istehlakçının ehtiyaclarının təmin olunmasını təşkil edir. Eyni zamanda, keyfiyyət ümumi bir anlayış olub, konkret məhsul və ya prosesin deyil, kompleks əməliyyatlar sisteminin nəticəsi kimi dəyərləndirilir. Bu yanaşma avtonəqliyyat xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyində üstünlüyü keyfiyyətə verir və keyfiyyət xidmətlərin rəqabətə davamlılığının əsas amili kimi çıxış edir. Əslində isə, rəqabət qabiliyyətlilik ilə keyfiyyət arasında müəyyən qarşılıqlı bağlılıq olsa da, bu göstəricilər qeyri-bərabərdir. Rəqabət qabiliyyətlilik göstəricisi keyfiyyətdən daha genişdir və keyfiyyətə rəqabət qabiliyyətliliyinin tərkib hissəsi kimi yanaşmaq olar. Onu da nəzərə almaq lazımdır ki, müxtəlif növ avtonəqliyyat xidmətlərinin hər biri öz spesifik xüsusiyyətləri ilə fərqli keyfiyyətə malikdir. Hansı ki, bu, konkret hədəflərin nailiyyəti üçün praktik məsələlərin həlli metodlarıyla müəyyən edilir ki, buraya da daşımaların təhlükəsizlik və zaman tələbi, qapıdan-qapıya çatdırma, minimum daşıma xərcləri, daşımaların rahatlığı, xidmətlərin əhatə dairəsi (xidmətə çıxış imkanları olan ərazilər) və s. daxildir. Avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin keyfiyyətinin tədqiqi qiymətləndirmə göstəriciləri metodlarının köməyi ilə əldə edilir, hansılar ki, həm keyfiyyət və səmərəlilik səviyyəsini əks etdirir, həm də xidmətlərə təklifləri stimullaşdırır. Məsələn, avtonəqliyyat xidmətlərinin etibarlılığı daşıma müəssisəsinin fəaliyyətinin fasiləsizliyi və verilmiş zaman kəsiyində öz funksiyalarını yerinə yetirə bilmək imkanları ilə ifadə edilir. Qiymət göstəricisi vasitəsilə daşıma subyektlərinin fəaliyyətinin istehlakçı tərəfindən dəyərləndirilməsi

aparılır və s. Ümumilikdə isə, avtonəqliyyat müəssisəsinin rəqabət qabiliyyətliliyinin təhlili və qiymətləndirilməsi xidmət zamanı yüksək mədəniyyət, kamfort, daşımaların vaxtında yerinə yetirilməsi, itkilərin olmaması və ya minimumluğu, xidmət çeşidinin artırılması və s. keyfiyyət xarakteristikalarının nəzərə alınmasını tələb edir [65, 240].

Fikrimizcə, ancaq daşıma prosesinə təsir edən ən kiçik detalların təhlili ilə ümumi keyfiyyət səviyyəsini aydınlaşdırmaq mümkündür. Məsələn, sənişin daşınma zamanı xidmətinin keyfiyyətinin dəyərləndirilməsi daşıyıcının imici, daşıma yollarının mövcud vəziyyəti, daşıma marşrutu boyunca küçə və prospektlərin buraxıcılıq qabiliyyəti, yol hərəkətinin tənzimlənməsi səviyyəsi, güzəştli və ödənişsiz gediş imkanları və s. kimi detalların nəzərə alınması ilə mümkündür [39, 63].

Reallıqda isə eyni təyinatlı və eyni xidmətləri təklif edən avtonəqliyyat müəssisələrinin fəaliyyətinin, yerinə yetirilən xidmətlərin keyfiyyətinin müqayisəsi daha konkret nəticələr əldə etməyə imkan verir. Həm daşıma əməliyyatlarının, həm də təklif edilən əlavə xidmətlərin təhlili və qiymətləndirilməsi ümumi nəticənin dəqiqliyi baxımından əhəmiyyətlidir. Bu zaman nəzərə alınmalı, ən vacib göstəricilərdən biri də avtonəqliyyat müəssisəsinin (daşıyıcının) ixtisaslaşma səviyyəsi və qrafik üzrə daşıma imkanlarıdır. İxtisaslaşma səviyyəsi dedikdə, müəssisənin ən kiçik dəyişikliklərlə müxtəlif çeşidli (quru, toz halında, iri ölçülü və s.) yükləri daşıma qabiliyyəti nəzərdə tutulur. Avtonəqliyyat müəssisəsinin ixtisaslaşma səviyyəsi yüksək olduqca, onun daşımaları keyfiyyətlə yerinə yetirmək imkanları da artır. Təcrübə göstərir ki, ixtisaslaşma səviyyəsi 70 % və çox olduqda müəssisə daha rentabelli işləyir, rəqabətə davamlı hesab edilir. Nəzərə alaq ki, ixtisaslaşdırılmış avtomobillərə avtomobil-samosvallar, avtomobil-furqonlar və refrijeratorlar, avtomobil-sisternlər, avtomobil-metaldaşıyıcılar və konteyner daşıyanlar, inşaat konstruksiyalarının daşınması və ixtisaslaşdırılmış kuzovlara malik digər avtomobillər aiddir. Təbii ki, avtonəqliyyat müəssisəsinin, nəqliyyat parkının ixtisaslaşma səviyyəsi artıqca daha çox həcmdə və çeşiddə daşıma sifarişi qəbul edə bilər ki, nəticədə də onun gəlirləri artır, rəqabətə davamlılığı yüksəlir. Təcrübə göstərir ki, ixtisaslaşma səviyyəsi 50 %-dən az olduqda müəssisənin (daşıyıcının) uzunmüddətli rentabelli fəaliyyəti az ehtimallıdır və bazarda rəqabət qabiliyyətliliyi azalır [63, 65, 175, 183].

Əlbəttə, ixtisaslaşma rəqabət qabiliyyətliliyə təsir etsə də, xidmətlərin keyfiyyətli təşkilinə şərait yaratsa da, daha çox çeşiddə daşıma sifarişi qəbul etməyə im-kan versə də rəqabətə davamlılığı tam əks etdirmir. Bəzən ixtisaslaşma səviyyəsinin yüksəkliyi daşıma sifarişlərinin qəbulunda çətinlik yaradır və beləliklə də ixtisaslaşma neqativ təsir göstərir. Nəticədə, parkda boş dayanmalar yaranır və ixtisaslaşmış daşıma vasitələrindən səmərəsiz istifadə olunur. Ona görə də ixtisaslaşma səviyyəsi bazarın real vəziyyəti, istehlakçıların tələbləri və regionun (ərazinin) inkişaf perspektivləri ilə uzlaşdırılmalıdır. Yalnız, bu halda ixtisaslaşma avtonəqliyyat müəssisəsinin rəqabətə davamlılığına müsbət təsir göstərir.

Daşıma xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin təhlili zamanı, əsas göstəricilərdən biri də daşınan yüklərin həcmi və sənişinlərin sayıdır. Əslində, bütün cəhdlər yük və sənişin daşımalarının həcmi dinamik artımına xidmət edir. Təcrübə göstərir ki, daşıma həcmində dinamik artımın başlıca amillərindən biri də sifarişlərin qrafiklər əsasında icra edilməsidir. Qrafiklər üzrə daşınmaların səviyyəsi avtomobil nəqliyyatı müəssisəsinin yükləri vaxtında çatdırma qabiliyyətini xarakterizə edir. Müşahidələr göstərir ki, qrafiklər üzrə daşıma səviyyəsi həm də daşıyıcının vaxtdan və yükləyiciyə qabiliyyətindən səmərəli istifadəsini xarakterizə edir ki, bunlar da rəqabət qabiliyyətlilik üçün vacib şərtlərdir. O cümlədən, bu halda müvafiq olaraq, istehlakçıya xidmət keyfiyyəti də yüksək olar.

Araşdırmalar göstərir ki, qrafiklər üzrə daşımalar 100% olduğu halda, daşıma müəssisəsinin rəqabət qabiliyyətliliyi ən yüksək səviyyəni ifadə edir. Qrafik üzrə daşımaların yüksək olması, həm də daşımaların düzgün rejimdə təşkilinin göstəricisi kimi qəbul edilir. Bu səviyyənin azalması isə, öz növbəsində, daşıyıcının rəqabət qabiliyyətinin aşağı düşməsi deməkdir. Təcrübə göstərir ki, yüklərin və sənişinlərin qrafik üzrə daşıma səviyyəsi 40% və daha aşağı olduqda, daşıyıcı rəqabət qabiliyyətli hesab edilmir. Bu isə o deməkdir ki, daşıma müəssisəsi cəmiyyətə və sənayenin daşımalara olan tələbatını vaxtında və keyfiyyətli yerinə yetirmək imkanına malik deyil [63, 65, 183, 198].

Qeyd edildiyi kimi, təşkilati-hüquqi formasından asılı olmayaraq daşıma müəssisəsinin, fərdi daşıyıcının rəqabətə davamlılığı xidmətlərin təşkilinə dair nəzəri və təcrübə üsulların tədqiqi əsasında müəyyən edilir. Təbii ki, bütün göstəricilərin, eləcə də alt göstəricilərin nəzərə alınması qeyri-mümkündür. Ona görə də daha sadə üsuldən istifadə edərək daşıyıcının rəqabət qabiliyyətliliyini müəyyənləşdirmək ilkin baxışın

formalaşması və perspektiv üçün zəruridir. Təcrübə və araşdırmalar göstərir ki, ən sadə üsul belə bir neçə mərhələni əhatə edir. Burada, ilk növbədə, xidmətin növü, forması, xidmət alıcısının tələbləri nəzərə alınaraq müvafiq göstəricilər sistemi hazırlanır. Buraya daşımaların müntəzəmliliyi, həcmi, yükləmə-boşaltma xidmətləri, daşıyıcının etibarlılığı (təcrübəsi), daşıma vasitələrinin istismar xüsusiyyətləri və s. göstəricilər sistemində öz əksini tapır.

Növbəti mərhələdə bazarın müşahidəsi və rəqabət mühitinin təhlili aparılır. Bunun üçün rəqiblərin oxşar xidmətləri, üstün və zəif cəhətləri təhlil edilir, daşıma xidməti göstərən rəqabət mübarizəsi iştirakçılarına üstünlük qazandıran hallar (göstəricilər) müəyyən edilir. Məhz, bazarın müşahidəsi, xidmət istehlakçılarının tələbatları, rəqiblərin gedişləri (bazarda manevr imkanları) və s. nəzərə alınaraq daşıma müəssisəsinin rəqabətə davamlılığı ilə bağlı müvafiq strategiya işlənib hazırlanır. Strategiyada xidmətlərin istehlakçılar üçün daha cəlbedici olmasına (xərc, zaman və başqa xarakteristikalarına görə) çalışmaq lazımdır. Bu mənada, strategiyanın hazırlanmasında istehlakçıların tələbatlarına, onların zövq və tələblərinə əsaslanmaq lazımdır. Əslində strategiya deyilən sənəd istehlakçı tələblərinin ödənilməsinin bir yol xəritəsidir, hansı ki, bu, əhatə etdiyi zaman kəsiyində istehlakçı tələblərini qarşılamaqla yanaşı, daşıyıcının də rentabelli fəaliyyətini nəzərdə tutur.

Qeyd edildiyi kimi, xidmətlərin təşkilində sifarişçinin (xidmət alıcısının) tələbləri nəzərə alınmaqla yanaşı, həm də daşıyıcının perspektiv fəaliyyəti üçün xidmətlərin gəlir gətirməsi, müəyyən bir gəlirlilik səviyyəsinə malik olması labüddür. Geniş mənada likvidlik yalnız xidmətlərin reallaşdırmasından gəlir nəticələrinə görə deyil, həm də xidmət istehlakının nəticələrinə görə, bütövlükdə istehlakçının seçim azadlığının ölçüsünü göstərir. Xidmətin likvidliyi bu təsərrüfat subyektinin xidmətinin pul qarşılığında alıcıya qaytarılmasını təmin etməyə hazırlıqdır. Eyni zamanda, xidmət zamanı əldə edilən gəlir - xidmətin gəlir gətirmə səviyyəsi, təbii həm də onun keyfiyyət göstəricisi kimi qəbul edilə bilər. Ona görə ki, keyfiyyətli xidmət daha çox gəlir gətirir və ya xidmət daha çox gəlir gətirirsə keyfiyyətlidir yanaşması əksər hallarda özünü doğruldur. Onu da vurğulamaq əhəmiyyətlidir ki, gəlirlilik konsepsiyası satıcıyı gəlir normasına yönəldir, rəqabət amili isə ona düzəliş gətirir və belə satış daha gəlirlidir. Başqa sözlə desək, rəqabətə davamlılığa

söykənən gəlirlilik daha etibarlıdır. Rəqabətə davamlı xidməti təklif edən satıcı, ona ümid edə bilər ki, reallaşdırılan xidmətin hər vahidi daha az rəqabətə davamlı xidmətin hesabına əlavə gəlir gətirəcəkdir. Xidmətin gəlirlilik əmsali, gəlir həcmnin qiymətə nisbəti vasitəsilə hesablanır. Gəlirin qiyməti rəqabət mühitində forma-laşır və aşağıdakı düstur ilə hesablanırsa bilər:

$$G_{\text{rəq.}} = Q_{\text{al.}} + Q_{\text{ist.}} \quad (5.1.1.)$$

Burada, $G_{\text{rəq.}}$ – rəqabət mühitində formalaşan qiymət; $Q_{\text{al.}}$ – xidmətin alış qiyməti, maya dəyəri; $Q_{\text{ist.}}$ – rəqabət mühitində formalaşan gəlirdə istehlakçının payı.

Bu konsepsiyanı inkişaf etdirərək, xidmət satıcısının gəlirinə xidmətin istehlakçısının gəlirinin nisbətini hesablamaq daha məqsədəuyğun olardı. Ancaq, bunun üçün rəqiblərin gəliri haqqında məlumatları əldə etmək kifayət qədər çətin və mümkün deyil. Daşıyıcının və avtonəqliyyat müəssisəsinin rəqabət qabiliyyətliliyinə həm də mövcud potensial imkanlardan istifadənin səmərəlilik göstəricisi kimi yanaşmaq olar. Təbii ki, potensial imkanlarını daha səmərəli şəkildə reallaşdıran təsərrüfat subyektləri bazarda da üstünlük qazanır, rəqabətə davamlı olur. Başqa sözlə desək, təbii-iqtisadi resurslardan istifadənin səmərəliliyi rəqabət qabiliyyətliliqlə bir başa əlaqəlidir və biri digərini tamamlayır.

Bazar iqtisadiyyatında səmərəlilik xidmətin gəlirliliyi vasitəsilə ifadə edilir və gəlirin onun əldə olunması üçün tələb olunan xərclərə nisbəti ilə hesablanır. Yuxarıda qeyd edilənlər, təsərrüfat subyektinin bazarda xüsusi çəkisinin dəyişməsinə rəqabət üstünlüyü kimi yanaşmağa əsas verir. Daha konkret ifadə etsək, daşıyıcının rəqabət qabiliyyətli olması onun bazarda payının dəyişməsi (artması) üçün ilkin şərtidir. Bu baxımdan da, müxtəlif dövləri əhatə edən bazar payının nisbətinə təsərrüfat subyektinin rəqabətə davamlılıq meyarlarından biri kimi yanaşmaq lazımdır.

Avtomobil nəqliyyatı müəssisəsinin rəqabətə davamlılığının qiymətləndirilməsinin yuxarıda qeyd olunan metodu marketinq yanaşmasını xarakterizə edir. Qeyd edilənlərin əsasında, riyazi üslubda, marketinq yanaşması ilə avtomobil nəqliyyatı müəssisəsinin rəqabətə davamlılıq göstəricisini belə ifadə edə bilərik [65, 229, 235]:

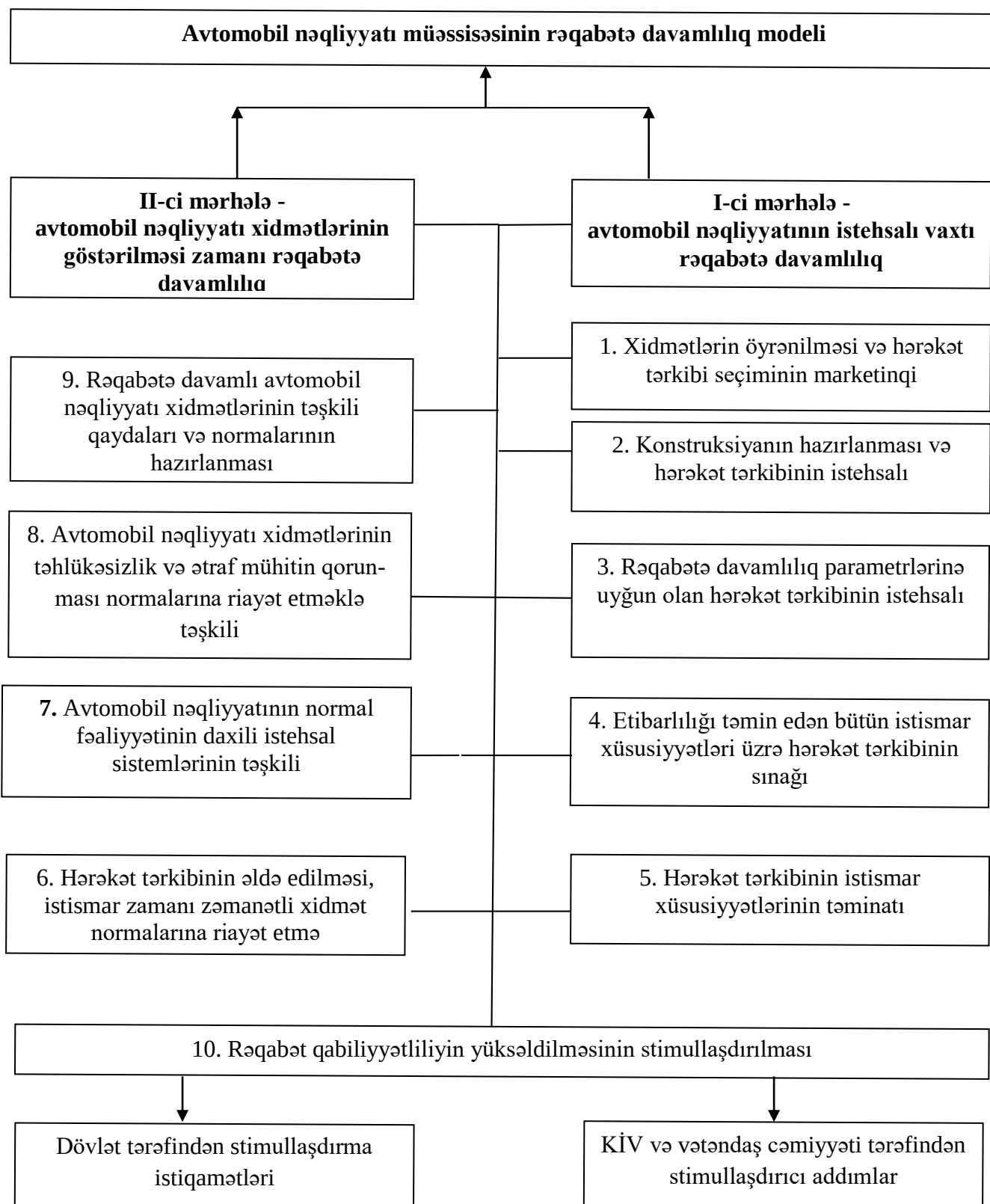
$$R_{\text{rd}} = R_{\text{g}} R_{\text{b}}, \quad R_{\text{g}} = N/n \quad (5.1.2)$$

Burada, R_{rd} – müəssisənin rəqabətə davamlılıq göstəricisi, %-lə; R_g – müəssisənin gəlirlilik üzrə rəqabətə davamlılıq göstəricisidir. Bu göstərici gəlir-xərc nisbəti (gəlirin çəkilən xərclərə nisbəti) əsasında müəyyən edilir; R_b – bazar payının dinamikası üzrə müəssisənin rəqabətə davamlılıq göstəricisidir; N – müəssisə məhsulunun gəlirlilik əmsalı; n – seçmə üzrə məhsulun orta gəlirlilik əmsalıdır;

Daşıyıcının rəqabətə davamlılığının yuxarıda göstərilən düsturunu daha da təkmilləşdirmək mümkündür. Belə ki, daşıma xidmətləri zamanı rəqabət qabiliyyətlik iki mühüm amilin təsiri ilə formalaşır. Bunlardan biri daşıma sifarişini həyata keçirən daşıyıcı vasitələr, digəri isə xidmətlərin təşkili amilidir. Bu amillərdən biri tələbatə uyğun olmadıqda, ümumi rəqabət qabiliyyətliliyə nail olmaq qeyri-mümkündür. Başqa sözlə desək, rəqabət qabiliyyətlik həm istismar edilən daşıma (nəqliyyat) vasitələrinin istehsalı (seçilməsi), həm də xidmətlərin təşkili, yəni nəqliyyat vasitələrinin istismarı mərhələsində formalaşır. Bu isə o deməkdir ki, rəqabət qabiliyyətli daşımaların təşkili üçün, ilk növbədə istehsal edilən nəqliyyat (daşıma) vasitəsinin rəqabət üstünlüyünə malik olması lazımdır [63, 229].

Bu baxımdan da, avtonəqliyyat vasitələrinin istehsalı və xidmətlərin təşkilində rəqabət qabiliyyətliliyinin artırılması istiqamətində elmi-texniki tərəqqinin nailiyyətlərinin tətbiqi prioritet olaraq qalır və hər iki mərhələdə biri-birini tamamlamalıdır. Beləliklə, yekun olaraq, aparılan araşdırmaların əsasında, tədqiqatın rəqabətə uyğun üsullarından, həmçinin göstəricilər, standartlar, daşıma xidmətləri və daşıyıcı təsərrüfat subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin formalaşdığı iki mərhələni nəzərə alaraq davamlı inkişaf tələblərinə cavab verən yeni – yaşıl nəqliyyat sisteminin rəqabətə davamlılıq modelinin optimal variantını işləyib hazırlamaq olar.

Daşıyıcının - avtonəqliyyat müəssisəsinin hazırlanmış rəqabət qabiliyyətlik sxemi, xidmətlərin təşkilinin müxtəlif mərhələlərini əhatə etməklə, rəqabətə davamlı xidmətlərin göstərilməsini, rəqabət qabiliyyətlik səviyyəsinin yüksəldilməsini təmin edə bilər (Sxem 5.1.1).



Sxem 5.1.1. Avtomobil nəqliyyatı müəssisəsinin rəqabət qabiliyyətliyinin yüksəldilməsi sxemi

Mənbə: Sxem müəllif tərəfindən işlənilib hazırlanmışdır.

5.2. Nəqliyyat qovşaqları arasında intellektual idarəetmənin yaradılması və daşımaların logistik təşkili istiqamətləri

Daşınma prosesləri, nəqliyyat əməliyyatları, insanların və yüklərin bir yerdən digər yerə daşınması kimi məsələlər normal həyat fəaliyyətinin ayrılmaz tərkib hissəsinə çevrilmişdir. Başqa sözlə desək, müasir qloballaşan dünyada normal həyatı nəqliyyat xidmətləri olmadan təsəvvür etmək qeyri-mümkündür. Digər tərəfdən, hələ iqtisadi nəzəriyyədən və beynəlxalq ticarətə dair nəzəri baxışlardan məlumdur ki, dünyada istehsal amillərinin fərqli bölgüsü ölkələrarası ticari əlaqələri zəruri bir prosesə çevirmişdir. Artıq, inkişaf səviyyəsindən asılı olmayaraq, hər bir ölkə yerli istehsalın kifayət etməməsi, ayrı-ayrı ölkələrdə eyni əmtəələrin fərqli qiymətə istehsalı və müxtəlif ölkələrin fərqli əmtəələr istehsal etməsi kimi səbəblərdən zəruri olan beynəlxalq ticarət prosesinin fəal iştirakçısına çevrilmişdir. Təbii ki, bütün bu prosesləri nəqliyyatsız təsəvvür etmək qeyri-mümkündür və məhz bu səbəbdən də, nəqliyyat normal həyat fəaliyyətinin aparıcı tərkib hissəsi kimi çıxış edir, eləcə də global əhəmiyyət kəsb edir.

Aydındır ki, nəqliyyat sisteminin inkişafının və fəaliyyətinin strateji məqsədlərindən biri də iqtisadi inkişafın sürətləndirilməsi, eləcə də Azərbaycanın mövcud və gələcək nəsillərinin həyat keyfiyyətinin yüksəldilməsidir. Eyni zamanda, nəqliyyat sisteminin inkişaf məsələləri onun strateji məqsədlərinin yerinə yetirilməsinə yönəldilən, birbaşa dövlətin uzunmüddətli sosial-iqtisadi və geopolitik məqsədləri ilə bağlıdır. Nəqliyyat əlverişliyinin təmini, sosial sabitliyin, regionlararası əlaqələrin və milli əmək bazarının inkişafı, daşıma xidmətlərinin səmərəliliyinin və etibarlılığının yüksəldilməsi əsasında mümkündür.

Müstəqil Azərbaycan Respublikasının dünya iqtisadiyyatına sürətli inteqrasiyası, xarici iqtisadi əlaqələrin (XİƏ) genişlənməsi, xüsusilə xarici ticarətin diversifikasiyası istehsal amilləri və hazır əmtəələrin beynəlxalq hərəkəti prosesinin əsas tərkib hissəsi olan nəqliyyat sisteminin infrastruktur təminatına yenidən baxılmasını, əlverişli tranzit ölkəsi kimi Azərbaycanın potensialından səmərəli istifadəni, milli daşıyıcıların rəqabət qabiliyyətinin artırılmasını və ixrac nəqliyyat xidmətlərinin inkişafını tələb edir. Qlobal məkanda baş verən sürətli dəyişikliklər və Azərbaycanın dünya cəmiyyətinə

integrasiyası nəqliyyata milli təhlükəsizlik sisteminin mühüm bir element kimi yanaşmağı tələb edir. Bu mənada, xüsusilə daşınma proseslərinin təhlükəsizliyinin təmini sistemində antiterror təhlükəsizliyinin yüksəldilməsi, nəqliyyat vasitələrinin texniki istismar keyfiyyətlərinə uyğunluğu, yol-nəqliyyat kompleksinin normal fəaliyyət tədbirlərindən biri də, milli nəqliyyat sisteminin regional nəqliyyat qovşaqlarının fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsidir [13, 14, 105, 129, 179].

Dövlət başçısı cənab İlham Əliyevin *Azərbaycan Asiyanı Avropa ilə birləşdirən körpüdür. Biz indi nəqliyyat infrastrukturumuzu möhkəmləndiririk....Bir sözlə nəqliyyat sektoru gələcəkdə böyük rol oynayacaqdır. Regionda digər işlər də məhz bununla bağlıdır* (Azərbaycan qəzeti, 09.01.2016) fikirləri də regional nəqliyyat qovşaqlarının təkmilləşdirilməsinin zəruri olduğunu əsaslandırır. Ümumiyyətlə, regional nəqliyyat qovşaqlarının fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi, ilk növbədə idarəetmə tədbirlərinin sistemləşdirilməsini və məqsədyönlü şəkildə istiqamətləndirilməsini tələb edir. Davamlı inkişaf konsepsiyasının əsas tələblərindən biri olan, gələcək nəsillər üçün təbii ehtiyatların qorunması və yaşayış səviyyəsinin yüksəldilməsi məsuliyyəti nəqliyyat sisteminin səmərəli qurulmasını stabil inkişaf prinsiplərinin əsasında həyata keçirilməsini zəruri edir. Məhz bu səbəbdəndir ki, nəqliyyat strategiyasının əsasında da sahənin idarə olunmasının dövlət məsələlərinin bölüşdürülməsi və sahibkarlar tərəfindən təsərrüfat funksiyalarının yerinə yetirilməsi qoyulub. Hansı ki, nəqliyyat sisteminin inkişaf konsepsiyası ilə əsaslandırılmış strategiya ilə nəqliyyatın dövlət tərəfindən idarə olunması zəruriliyi birgə prinsiplər əsasında nəqliyyat fəaliyyətinin hüququ əsaslarının inkişafını, bütün nəqliyyat növlərinin dövlət tərəfindən idarə olunmasını, ayrı-ayrı nəqliyyat növləri arasında büdcə vəsaitlərinin düzgün bölüşdürülməsini, infrastrukturların inkişafının kordinasiyasını, ölkənin təhlükəsizliyinin və müdafiə qabiliyyətinin nəqliyyat vasitələri ilə təminatının kordinasiyasını, nəqliyyat sisteminin inkişafında və ayrı-ayrı regionların nəqliyyat sisteminin qarşılıqlı əlaqələrinin təminatı üçün icra qruplarının müxtəlif səviyyələrində maraqların uzlaşdırılması və qüvvələrin tarazlaşdırılmasını, ədalətli rəqabətin formalaşdırılmasını, daşınma sifarişləri, daşınma əməliyyatları, müxtəlif istiqamətlər üzrə daşınma vasitələri və s. məsələləri özündə əks etdirən informasiya bankının yaradılmasını, milli maraqlar çərçivəsində yol-nəqliyyat

kompleksinin inkişaf perspektivlərinin müəyyən edilməsi və sahə üzrə dövlət maraqlarının razılaşdırılmasını tələb edir [17, 29, 39, 105, 109].

Dövlət nəqliyyatın fəaliyyətinə qeyri-qanuni müdaxilə edilməməsini əsas prinsip kimi götürərək hərəkət edir. Hal-hazırda dövlətin nəqliyyat sferasında iştirakı bütövlükdə qeyri-rentabellidir. Bu, eyni zamanda nəqliyyatda sahibkarlıq sferasına və nəqliyyatın fəaliyyətinin tənzimlənməsinin ayrı-ayrı məsələlərinə də aiddir. Nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin iqtisadi əsası nəqliyyat xidmətlərinin və müvafiq infrastruktur xidmətlərin operatorlarının rəqabətindən ibarətdir. Dövlət sahibkar kimi yük daşınma ilə məşğul olan nəqliyyat xidmətlərinin rəqabətli bazarında iştirakını dayandırmalıdır.

Qeyd edildiyi kimi, Şimal-Cənub və Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizlərinin mövcudluğu ölkəmizin tranzit imkanlarını daha da artırmışdır. Statistik göstəricilərə nəzər saldıqda aydın olur ki, tranzit daşınmaların həcmi ilbəil artmaqdadır ki, bu da dəhlizlərin yaratdığı imkandan irəli gəlir [122, 220, 284].

Cədvəl 5.3.1-dən göründüyü kimi, “İpək Yolu”nun bərpasına başlandığı 1998-ci ildən 2011-ci ilədək Avropa-Qafqaz-Asiya və ya Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizində yük daşınmalarının həcmi 2,5 dəfə və ya 32753 min ton artaraq 53913 min tona çatmışdır. O cümlədən, daşımaların həcmi 1998-2000-ci illərdə 1,4 dəfə və ya 7931 min ton, 2000-2010-cu illərdə 1,8 dəfə və ya 22597 min ton, 2011-2014-cü illər ərzində 1,1 dəfə və ya 4278 min ton artmışdır. Anoloji artım tranzit daşımalarda da müşahidə edilmişdir.

Cədvəl 5.2.1

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi üzrə tranzit daşımalar

	1998	2000	2010	2014	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi yük daşınmışdır, min ton	21160	29091	51688	58191	50302	52733	52674	52762	38491
Tranzit yük daşınmışdır, min ton	4383	8572	15971	12771	7997	10186	9345	8077	8382
Tranzit yük daşınmalarının ümumi həcmdə payı, %-lə	20,7	29,5	30,9	21,9	16,0	19,0	18,0	15,3	21,8
Cəmi yük dövriyyəsi, milyon ton-km	6009	8405	13222	13216	9917	11427	11489	11158	9254
Tranzit yüklərin dövriyyəsi, milyon ton-km	1622	3626	7120	5647	3588	4566	4185	3698	3731
Tranzit yük dövriyyəsinin ümumi həcmdə payı, %-lə	27,0	43,1	53,8	42,7	36,0	40,0	36,0	33,1	40,3

Mənbə: “Azərbaycanın nəqliyyatı” statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2020, səh. 29-30.

“Azərbaycanın statistik göstəriciləri” statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2021, səh.560.

Belə ki, 1998-2011-ci illərdə dəhliz boyunca tranzit daşınmaların həcmi 3.7 dəfə və ya 11851 min ton artmışdır. 1998-2000 və 2000-2010-cu illərdə isə tranzit yük

daşınmalarında, uyğun olaraq, 2.0 dəfə və ya 4189 min ton, 1.9 dəfə və ya 7662 min ton artım müşahidə edilmişdir. Bütün bunlarla yanaşı, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi boyunca tranzit yük daşınmaları ümumi yük daşınmalarının 1998-ci ildə 20.7, 2000-ci ildə 29.5, 2010-cu ildə 30.9 faizini təşkil etmişdir. Eyni zamanda, hesabat dövründə tranzit daşınmaların ümumi daşımalaradakı xüsusi çəkisi üzrə ən yüksək göstərici 46.0-lik payla 2003-cü ildə təmin edilmişdir. Daha sonra 2010-cu ildə bu rəqəm 30.9%-ə çatsa da, 2019-cu ildə 15.3%-ə dək azalmışdır. Tranzit yük dövriyyəsinin ümumi dövriyyədə ən yüksək payı 50% göstərici ilə 2010-cu ildə olmuş, 2019-cu ildə isə 33.1%-ə qədər azalmış, 2020-ci ildə isə 40.3%-ə qədər artmışdır. O cümlədən, 2020-ci ildə, əvvəlki ilə nisbətən, cəmi yük daşımalarında 14.3 milyon ton enmə müşahidə edilsə də, tranzit yük daşınması 305 min ton artmışdır.

Qeyd olunanlarla yanaşı, nəzərə alsaq ki, bu sahəyə 10 ildən artıqdır ki, milyonlarla manat vəsait qoyulur, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi üzrə tranzit daşımalarında son illər müşahidə edilən azalmalar, təbii ki, müsbət qiymətləndirilə bilməz. Ona görə də, xüsusilə son illər tranzit daşımalarında və dövriyyədə azalmalar regional nəqliyyat qovşaqlarının da fəaliyyətində passivliklə müşahidə edilir. Bu baxımdan da, regional qovşaqların fəaliyyətin canlandırılması, xüsusilə qovşaqlararası əlaqələrin gücləndirilməsi, həm də dəhliz üzrə yerli və tranzit daşımaların artımına öz müsbət təsirini göstərəcəkdir ki, bu da dəhlizin fəaliyyətinin canlandırılmasında mühüm rol oynaya bilər.

Cədvəl 5.2.2
Dəmir yolu və dəniz nəqliyyatında tranzit daşımalar

	2000	2010	2012	2014	2016	2017	2018	2019	2020
Dəmir yolu									
Yük daşınmışdır, mln.t	15.9	20.6	21.3	19.9	13.8	13.1	12,6	13.3	12,8
O cümlədən, tranzit	3.5	8.3	7.4	4.5	3.9	3.4	3.1	3,8	4,1
Tranzit daşımaların xüsusi çəkisi, %-lə	22.0	37.2	34.7	22.6	28.0	26.0	25.0	28,6	32,0
Yük dövriyyəsi, mln.t-km	5240	6874	6719	5676	3773	4158	4305	4890	4607
O cümlədən tranzit	1757	4040	3633	2330	1975	1758	1615	2104	2121
Tranzit yük dövriyyəsinin xüsusi çəkisi, %-lə	30.5	49.0	54.1	41.1	52.0	42.0	38.0	43,0	46,0
Dəniz nəqliyyatı									
Yük daşınmışdır, mln.t	5.7	9.4	10.4	9.3	5.0	7.4	6.9	4,8	5,0
O cümlədən, tranzit	5.0	7.7	8.3	8.3	4.2	6.8	6.3	4,3	4,3
Tranzit daşımaların xüsusi çəkisi, %-lə	56.8	65.8	79.8	89.2	84.0	92.0	91,3	89,6	86,0

Yük dövriyyəsi, mln.t-km	2098	3672	4057	3717	1990	3020	2799	1801	1873
O cümlədən tranzit	1869	80	35	3317	1613	2808	2570	1594	1610
Tranzit daşımaların xüsusi çəkisi, %-lə	89.1	83.9	81.5	89.2	81.0	93.0	92.0	88,5	86,0

Mənbə: "Azərbaycanın nəqliyyatı" statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2020, səh. 29-30;
"Azərbaycanın statistik göstəriciləri", Bakı, DSK, 2021, səh.560.

Bütün bunlarla yanaşı, tranzit daşınmalarda əsas yeri dəniz və dəmir yolu nəqliyyatı tutur ki, bu nəqliyyat növləri üzrə də statistik mənzərə Cədvəl 5.3.2-də verilmişdir. Cədvəldən göründüyü kimi, xüsusilə dəmir yolu nəqliyyatında həm daşınmaların həcmi çox azdır, eyni zamanda tranzit daşınmaların həcmi isə ümumiyyətlə azdır. 2000-2012-ci illərdə müsbət dinamika olsa da, 2012-2020-ci illər ərzində azalan dinamika müşahidə edilməkdədir. 2020-ci ildə 2019-cu ilə nisbətə qismən artım əldə edilsə də, ümumilikdə dəhlizin göstəriciləri onun potensial imkanları ilə uzlaşmır. Yəni, dəmir yolu nəqliyyatına son dövrlər dövlət tərəfindən, eləcə də beynəlxalq layihələr səviyyəsində çox ciddi önəm verildiyi bir zamanda, dəmir yolu ilə ümumi və tranzit daşınmaların azlığı ciddi narahatlıq doğurur. Eyni zamanda, respublikanın nəqliyyat qovşaqlarında da, Naxçıvan MR istisna olmaqla dəmir yolu ilə daşınmaları stimullaşdırmaq zəruridir. Ümumilikdə, nəqliyyat qovşaqlarının fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi həm iqtisadi, həm ekoloji, həm də regional inkişaf baxımından olduqca vacibdir və müasir dövrdə prioritet məqsədlərdən biri olmalıdır [72].

Araşdırmalar göstərir ki, ölkəmizin yol-nəqliyyat kompleksində Bakı nəqliyyat qovşağı mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Meqapolisdə yerləşən və həm də meqapolisi formalaşdıran Bakı qovşağı daşıma sifarişlərinin icrasında intensivlik, çeviklik baxımından fərqlənir. Abşeron yarımadasında yerləşən bu qovşaq bir sıra üstün səciyyəvi xüsusiyyətləri ilə xarakterizə olunur. İlk növbədə nəqliyyatın bütün növlərini əhatə edir. Araşdırmalar göstərid ki, hər zaman mərkəzi bir qovşaq kimi Bakı qovşağı intensiv yük və sərnəşin axınlarına malik olmuşdur ki, bunu statistik rəqəmlər də təsdiq edir. Belə ki, statistik araşdırmalar göstərir ki, ölkə üzrə dəmir yolu nəqliyyatı ilə yük daşımalarının cəmi 45%-i, dəniz nəqliyyatı ilə daşınan yüklərin isə 60%-i, məhz Bakı nəqliyyat qovşağının payına düşür. Daşınan yüklərin çeşidinə gəldikdə isə buraya neft və neft məhsulları, təbii qazın nəqli, metallurgiya məhsulları, tikinti materialları və digər sənaye xarakterli yüklər daxildir. Bakı şəhəri və ətraf ərazilərin sənaye potensialı

qovşaqdan daşımların həcm və çeşidinə də öz təsirini göstərməkdədir [63, 72, 81, 106].

Qeyd olunduğu kimi, Bakı nəqliyyat qovşağının daha çox yüklənməsinin başlıca səbəblərindən biri də ölkədə sənaye potensialının, sənaye müəssisələrinin iqtisadi rayonlar üzrə düzgün yerləşdirilməməsidir. Belə ki, ölkəmizdə sənaye məhsullarının 60%-dən çoxu Abşeron yarımadasının payına düşür ki, bu da nəqliyyat qovşağının yüklənməsinə gətirib çıxarır. Eyni zamanda, burada digər səbəblərdən biri də yaxın keçmişə qədər dəniz və hava limanlarının, yalnız Bakı şəhərində olmasıdır. Təbii ki, əhəlinin sıxlığı da nəqliyyat daşımlarının artımına təsir edir və bütün göstərilən səbəblərdən Bakı nəqliyyat qovşağı daha intensiv və məhsuldar fəaliyyət göstərir [29, 39, 106].

Müasir şəraitdə Bakı nəqliyyat qovşağından bir neçə istiqamətə gəmi-bərə daşımları həyata keçirilir ki, bu da gəmi daşımlarından da 1,5-2 dəfə ucuz başa gəlir. Təbii ki, gəmi-bərə daşımları istiqamətlərinin artırılması Bakı qovşağının səmərəli tranzit və ixrac ixrac imkanlarını daha da artırır. Hava nəqliyyatına çıxış imkanları, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin qovşağında yerləşməsi Bakı nəqliyyat qovşağının yerli və beynəlxalq, eləcə də tranzit daşıma potensialını daha da artırır. Bu perspektivlər isə davamlı olaraq Bakı nəqliyyat qovşağında fəaliyyət göstərən yol-nəqliyyat kompleksində davamlı təkmilləşdirmə işlərinin aparılmasını, qovşaqda yerinə yetirilən xidmətlərin müasirləşdirilməsini zəruri edir [29, 39, 106].

Ölkəmizin daha bir mühüm nəqliyyat qovşağı qərb bölgəsində fəaliyyət göstərən Gəncə nəqliyyat qovşağıdır. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində yük axınlarının tənzimlənməsində, bu istiqamətdə daşımların səmərəli təşkilində bu qovşaq xüsusi əhəmiyyətə malikdir. Əlverişli coğrafi məkanda, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin üzərində və ölkənin giriş-çıxış qapısına yaxın ərazidə yerləşməsi Gəncə nəqliyyat qovşağının aktivliyini təmin edir və ümumilikdə, Gəncə nəqliyyat qovşağı bir çox üstün cəhətləri ilə strateji əhəmiyyətə malik bir qovşaq-dır. Qovşaq Gəncə şəhərinin və ümumilikdə Gəncə-Qazax iqtisadi rayonunun inkişafında mühüm rolə malikdir. Statistik araşdırmalara görə ölkə üzrə dəmir yolu nəqliyyatı ilə daşınan yüklərin on altı faizi Gəncə nəqliyyat qovşağının payına düşür. Xammal ehtiyatlarının dövriyyəsinə gətirilməsi qovşaq daxili yük daşımlarını intensivləşdirmişdir. Yaxın keçmişin məlumatlarına görə tarixən Gəncə nəqliyyat qovşağında yük daşıma

sifarişlərinin formalaşmasında, regionun ixtisaslaşmasına uyğun olaraq, yüngül sənaye məhsulları, yeyinti sənayesi məhsulları və əlvan metallurgiya məhsulları üstünlük təşkil edir [63, 105, 106].

Son illər isə, Bakı-Tbilisi-ceyhan, Bakı-Tbilisi-Qars-Axalkalaki, Bakı-Tbilisi-Ərzurum və s. kimi layihələrin reallaşması və bu istiqamətdə davamlı işlərin aparılması Gəncə nəqliyyat qovşağının əhəmiyyətini daha da artırmış və imkanlarını genişləndirmişdir. Ərazilərin sosial-iqtisadi tərəqqisində olduqca əhəmiyyətli rol oynayan yuxarıda göstərilmiş qlobal əhəmiyyətli layihələr Gəncə regionunun da sosial-iqtisadi inkişafına ciddi təkan vermişdir. Bu isə, təbii ki, öz növbəsində daşımaların həcminə, nəqliyyat qovşaqlarının fəaliyyətinə də təsirsiz ötüşməmişdir.

Məlum olduğu kimi, son illər beynəlxalq tələblərə uyğun hava limanlarının tikilib istifadəyə verildiyi regionlardan biri də Gəncədir. Hava limanının olması regionun inkişafına təkan verməklə yanaşı, Gəncə nəqliyyat qovşağının potensial imkanlarını da artırır. Bu liman vastəsilə respublikanın bölgələri və digər xarici ölkələr arasında iqtisadi əlaqələrin inkişafı üçmün geniş imkanlar möbcuddur. Bu isə regional tərəqqidə əhəmiyyətli olmaqla yanaşı, nəqliyyat qovşağının da dinamik inkişafına şərait yaradır [63, 105, 106].

Azərbaycan Respublikasında yük və sərnişin daşıma sifarişlərinin yerinə yetirilməsində Yevlax nəqliyyat qovşağı da xüsusi əhəmiyyətə kəsg edir. Yevlax nəqliyyat qovşağı respublikamızın müxtəlif rregionlarını əlaqələndirən dəmir və avtonəqliyyat yollarının kəsişməsində yerləşir. SSRİ dövründə Yevlax rayonu daha çox yüngül və yeyinti sənayesi üzrə ixtisaslaşmışdır və qovşağın daşımalarında da bu sahənin məhsulları daha çox üstünlük təşkil edirdi. Ümumilikdə isə, Yevlax nəqliyyat qovşağı ayrı-ayrı istiqamətlərə gedən yolların kəsişməsində yerləşdiyi üçün buradan yük axınlarının da həcmi çox və çeşidi də zəngin olurdu.

Müstəqillik illərində regionda olan sənaye müəssisələrinin bir qismi öz fəaliyyətini dayandırmış, məhdudlaşdırmış və ya fəaliyyət istiqamətini dəyişmişdir. Ona görə də nəqliyyat qovşağından daşınan yüklərin həcmində və çeşidində də dəyişikliklər baş vermişdir. Məsələn, aqrar məhsulların xüsusi çəkisi sənaye məhsulları istehsalının azalması hesabına artmışdır [29, 105].

Azərbaycanın TRASEKA proqramına qoşulması bu nəqliyyat qovşağı üçün də təsirsiz ötməmişdir. Xüsusilə, qovşağı formalaşdıran yol-nəqliyyat kompleksinin yenidən qurulması, ümumilikdə infrastruktur təminatın yaxşılaşdırılması istiqamətində davamlı işlər aparılmaqdadır ki, bu da TRASEKA proqramından irəli gələn bir tələbdir.

Azərbaycanda mühüm qovşaqlardan biri də Şirvan nəqliyyat qovşaxğıdır. Əlverişli mövqedə, ayrı-ayrı istiqamətlərə gedən yolların kəsişməsində yerləşən bu qovşaq ərazidən neft hasilatının olması, elektroenergetika sənayesinin inkişafı şəraitində daha da inkişaf etmişdir. Müşahidə və araşdırmalar göstərir ki, qovşaq üzərindən il ərzində 3 milyon tona yaxın yük daşınır [63, 106].

Naxçıvan Muxtar Respublikasının sosia-iqtisadi inkişafında əhəmiyyətli rol oynayan malik olan Naxçıvan nəqliyyat qovşağı da Azərbaycanın strateji nəqliyyat qovşaqlarından biridir. Naxçıvan nəqliyyat qovşağında, xüsusilə dəmir yolu ilə ildə 1,0 milyon tondan çox müxtəlif təyinatlı yük daşınır. Yüklərin 60%-dən çoxunu Muxtar Respublikaya daxil olan, 40%-ə qədərini isə göndərilən yüklər təşkil edir. Azərbaycan ərazisiznin Ermənistan tərəfindən işğal edilməsi nəticəsində NMR blokada şəraitində yaşayır və bu səbəbdən də Naxçıvan nəqliyyat qovşağı da tam gücü ilə fəaliyyət göstərə bilmir. Məhz qeyd edilən səbəbdən, qovşağın fəaliyyəti, əsas etibarlı ilə Muxtar respublika daxilində və Türkiyə, İran kimi yaxın xarici ölkələrə daşımlarla məhdudlaşır [105, 284].

Ölkəmizin nəqliyyat sisteminin normal fəaliyyət göstərməsində mühüm rol oynayan qovşaqlardan biri də Azərbaycanın cənub bölgələrində yerləşən Lənkəran və Astara nəqliyyat qovşaqlarıdır. Hər iki qovşaq regionun və ümumilikdə ölkənin inkişafı üçün xüsusi əhəmiyyətə malikdir. Astara nəqliyyat qovşağı, daxili daşımlarla yanaşı, daha çox İrana və İrandan, eləcə də İran üzərindən daşımların həyata keçirilməsi istiqamətində fəaliyyət göstərir. Xəzər dənizinə çıxışının olması isə qovşaqların potensialını daha da artırır. Qovşağın əhatə etdiyi region daha çox aq-rar sahənin inkişafı üzərində ixtisaslaşdığı üçün, qovşaqlardan göndərilən yüklər içərisində də bu sahəyə aid məhsullar üstünlük təşkil edir. Qovşağa gələn yüklərin içərisində isə tikinti materialları, meşə təsərrüfatı materialları və s. daha çox xüsusi

çəkiyə malikdir. Konkret statistik rəqəmlərlə desək, qovşaqdan göndərilən yüklərin, təqribən 60-62 %-ni aqrar sahə məhsulları, qalan hissəsini isə digər məhsullar təşkil edir. Lənkəran-Astara nəqliyyat qovşağı ölkəmizin sosial-iqtisadi tərəqqisində, regional inkişafda xüsusi rol oynamaqla, həm də respublikamızın xarici iqtisadi əlaqələrinin formalaşması və icrasında da mühüm əhəmiyyət kəsb edir, eləcə də sərhəd bölgəsi olduğu üçün bu qovşaq həm də strateji əhəmiyyətə malikdir [63, 105, 106, 284].

Bir məsələni də qeyd etmək lazımdır ki, ümumilikdə nəqliyyat qovşaqlarının inkişafı və ölkəmizin bir sıra beynəlxalq layihələrin təşəbbüskarı və fəal iştirakçısı olması səbəbindən, o cümlədən Azərbaycanın əlverişli coğrafi-strateji mövqeyindən irəli gələrək tranzit daşımaların həcmində də müsbət dinamika təmin edilmişdir. Əvvəldə də göstərildiyi kimi, tranzit daşımalar, hətta bəzən bu və ya digər nəqliyyat növü ilə cəmi daşımaların 50%-nə qədər həcmi təşkil edir. Bu mənada, milli nəqliyyat sistemləri, yol-nəqliyyat kompleksi beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarını da yerinə yetirməli olurlar. Başqa sözlə desək, nəqliyyat xidmətləri bazarında yeni bir əmtəə kimi beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri də təklif edilir.

Nəqliyyat xidmətləri kimi xüsusi əmtəyə yükün yükgöndərən anbarından götrülərək ən yaxın yük terminalına çatdırılması, yükün magistral nəqliyyat vastələrinə yüklənməsi, yükün aralıq məntəqələrdə qorunması və daşıma əməliyyatının sənədləşdirilməsi və s. aid edilir. Məhz, bu xidmətlərin hər birinin beynəlxalq tələblərə uyğun təşkili ilə lazımi tranzit xidmətlərini formalaşdırmaq mümkündür [63, 72, 106].

Qeyd edildiyi kimi, informasiya əsri kimi qəbul edilən müasir dövr, həm də dünyada daha çox qloballaşma proseslərinin sürətlənməsi, integrativ əlaqələrin daha da güclənməsi ilə xarakterizə olunur ki, bu proseslər də nəqliyyat əlaqələrindən, tranzit xidmətlərindən kənarda mümkün deyildir. Ümumyyətlə, milli nəqliyyat sistemlərinin inkişaf səviyyəsi, infrastruktur təminatı, tranzit xidmətləri potensialı dövlətlərin dinamik sosial-iqtisadi tərəqqisi və global məkana səmərəli çıxışının mühüm amillərinə çevridlib. Bu mənada Azərbaycan Respublikasının coğrafi-strateji mövqeyi, inkişaf etmiş nəqliyyat infrastrukturunu ölkəmizin Avroatlantik məkanda mühüm hab (paylayıcı) olmağa imkan verir.

Məlumdur ki, tranzit xidmətləri dedikdə, iki ölkə arasında hərəkət edən nəqliyyat

vasitəsi və yükün üçüncü ölkə ərazisindən keçdiyi yol boyunca yük sahibi və daşıyıcısına milli daşıyıcı, ekspeditor, rabitə şirkətləri tərəfindən göstərilən xidmətlərin məcmusu nəzərdə tutulur. Aydınır ki, tranzit xidmətlərin çeşidi və keyfiyyəti yerli nəqliyyat müəssisələrinin inkişaf səviyyəsindən və xidmətlərin təşkili məsələlərindən asılıdır. Əslində isə, bütün bunlar qarşılıqlı əlaqəlidir. Belə ki, yerli şirkətlərin inkişaf səviyyəsi və xidmətlərin təşkili məsələləri tranzit xidmətlərə təsir etdiyi kimi, əks təsir də mövcuddur. Yəni, tranzit xidmətləri və potensialı da yerli nəqliyyat şirkətlərinin tərəqqisinə təkan verir. Bütün bunlarla yanaşı, tranzit imkanları milli nəqliyyat sisteminin infrastruktur sahələrinin də inkişafına böyük təkan verməklə nəqliyyat vasitələrini yanacaq təminatı, iaşə və ticarət xidmətlərinin, nəqliyyat vasitələrinin təmiri və onlara servis xidmətlərinin göstərilməsi kimi müvafiq sahələrin də hərtərəfli inkişafına şərait yaradır. Doğrudur, tranzit imkanlarının artırılmasına və beynəlxalq tələblərə uyğun xidmətlərin təşkilinə yönəldilmiş tədbirlər böyük kapital qoyuluşu tələb edir. Ancaq nəzərə almaq lazımdır ki, bu məqsədə çatmaq üçün ölkənin malik olduğu təbii potensial, onun coğrafi mövqeyi və s. kimi amillər mühüm əhəmiyyət kəsb edir [60, 61, 63].

Araşdırmalar göstərir ki, tranzitə birmənalı yanaşma mövcud deyildir. Belə ki, tranzit həm müasir iqtisadiyyatın mühüm bir tərkib hissəsi kimi qəbul edilir, həm də daşımaların loqistik təşkilinin bir elementi kimi çıxış edir. Başqa sözlə desək, tranzitə bir sahə kimi yanaşılır ki, bu halda onun özünün infrastruktur təminatı, təşkili məsələləri gündəmə gəlir. İkinci halda isə, tranzit daşıma prosesinin bir tərkib hissəsi kimi qəbul edilir ki, bu zaman bütün prosesə kompleks bir yanaşma üstünlük təşkil edir. Digər bir halda isə, tranzitə, əsas etibarilə informasiya ötürücüsü kimi yanaşılır. Təbii ki, bu halda tranzit qovşaqlar, tranzit informasiya ötürücü stansiyalar və s. kimi qurğular aparıcı mövqeyə çıxır [61, 63, 106].

Milli nəqliyyat sisteminin mühüm tərkib hissəsi olan nəqliyyat qovşaqlarının fəaliyyətinin təhlilindən bu nəticəyə gəlmək mümkündür ki, regional inkişaf istiqamətində həyata keçirilən layihə və proqramlar, ölkəmizin iştirakı və təşəbbüsü ilə reallaşdırılan beynəlxalq proqramlar və s. nəqliyyat qovşaqlarının fəaliyyətində ciddi müsbət dönüşün yaranmasına gətirib çıxarsa da, bu sahədə hələ müəyyən problemlər

qalmaqdadır. Xüsusilə, istər ayrı-ayrı nəqliyyat qovşaqlarının, istərsə də ümumilikdə milli nəqliyyat sisteminin beynəlxalq tələbata uyğunlaşdırılması, qovşaqlararası əlaqələrin gücləndirilməsi zəruridir. Tranzit daşınmalar haqqında yuxarıda qeyd edilənlər bu istiqamətdə beynəlxalq təşkilatların sənədlərindən, müvafiq iki və çoxtərəfli razılaşmalardan irəli gələn əlamətlərdir. Digər tərəfdən, müasir dünyanın gündəmini məşğul edən başqa bir problem isə davamlı inkişaf əlaqədardır ki, bu da fasiləsiz fəaliyyət və intellektual inkişaf sız bağlıdır. Bu mənada, qarşıda duran başlıca məsələ milli nəqliyyat sisteminin mühüm tərkib hissəsi olan qovşaqların fəaliyyətinin yük və sərnişin daşınmalarına və davamlı inkişafa dair beynəlxalq sənədlərin tələblərinə, eləcə də qabaqcıl ölkələrin təcrübəsinə uyğun təkmilləşdirilməsi və logistik əlaqələrin gücləndirilməsidir. Bu istiqamətdə, ilk növbədə, bütün nəqliyyat qovşaqları arasında elə bir əlaqə qurulmalıdır ki, qovşaqlar daşınma sifarişləri və boş nəqliyyat vasitələrini bir virtual məkanda görə bilsin. Başqa sözlə desək, bir virtual daşıma məkanı formalaşdırılmalı və daşınma sifarişləri, eləcə də boş nəqliyyat vasitələri bu məkanda yerləşdirilməlidir. Bu halda qovşaqların fəaliyyətini yaxından əlaqələndirmək və daşımaların logistik təşkili mümkündür ki, bununla da daha səmərəli nəticələrə nail olmaq mümkündür [93; 72; 73].

Müasir dövrdə uzunmüddətli səmərəli fəaliyyətinin təşkili üçün mühüm vasitə hesab olunan logistik yanaşma ilk dəfə XX əsrin ikinci yarısında Amerikada tətbiq edilmişdir. Fasiləsiz tədarük zəncirini ifadə edən logistik yanaşmanın tarixi dünyanın inkişaf etmiş sənaye ölkələrində bazar iqtisadiyatının təkamülü ilə əlaqədardır. Logistik yanaşmanın daha geniş tətbiqi isə XX əsrin 70-ci illərinə təsadüf edir. Müxtəlif nəzəri baxışların ümumiləşdirilməsindən aydın olur ki, eyni bir əməliyyatın və ya hərəkətin başlanğıcından sonuna qədər dövrü əhatə edən proseslərin məcmusu logistika adlandırılı bilər. Məsələn, hər hansı istehsal müəssisəsinin müvafiq dəzgan və avadanlıqlarla, xammal və işçi qüvvəsi ilə təmin edilməsindən tutmuş hazır məhsulun reallaşdırılması, əldə edilən gəlirin yenidən xammala çevrilməsi, istehsalın inkişaf etdirilməsi də daxil olmaqla logistikanın tərkib hissəsidir. Bu mənada, davamlı zəncirvari proses olan logistikanın əsas elementlərindən biri də nəqliyyat sistemi, daşıma prosesləridir [93, 133, 216, 222].

Məlumdur ki, milli nəqliyyat sistemində logistik daşımaların təşkili üçün əlverişli və çevik nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması zəruridir ki, bu da səmərəli idarəetmə ilə birbaşa əlaqədardır. Başqa sözlə desək, təkmil idarəetmə olmadan operativ, təhlükəsiz və səmərəli nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi qeyri-mümkündür. Digər tərəfdən, nəqliyyatın hər bir növünün, eləcə də avtomobil nəqliyyatı sisteminin uzunmüddətli rentabelli fəaliyyəti daşıma vasitələri ilə bərabər, infrastruktur təminatı, xüsusilə avtomobillərin sazlığını, istismara yararlılığını təmin edən avtoservis müəssisələrinin fəaliyyəti, yol təminatının səviyyəsi, kadr potensialı, xidmətlərin təşkili və s. kimi bir çox məsələlərdən asılıdır. Bu baxımdan da, nəqliyyat xidmətlərinin lazımi formada və səviyyədə təşkili məsələsinə kompleks şəkildə yanaşmaq daha məqsədəuyğundur. Qeyd olunduğu kimi, nəqliyyatın başlıca vəzifəsi cəmiyyətin daşımalara olan tələbatının vaxtında, təhlükəsiz və minimum məsrəflərlə ödənilməsindən ibarətdir. Bu şərtlərin özünü doğrultması isə nəqliyyat vasitələrinin sazlığından, yolların istismara yararlılıq və buraxıcılıq səviyyəsindən, səmərəli və operativ idarəetmə qabiliyyətinə malik müasir dünya görüşlü kadrların olmasından, eləcə də hərəkətin düzgün təşkilindən çox asılıdır. Ona görə də nəqliyyat sisteminin səmərəli idarə edilməsi dedikdə, təkmil infrastruktur təminatının olması və infrastruktur sahələrin idarə edilməsi nəzərdə tutulur [29, 39, 73].

Bu baxımdan da, nəqliyyat sisteminin səmərəli idarə edilməsi dedikdə, həm də zəruri infrastruktur sahələrin fəaliyyətinin düzgün təşkili nəzərdə tutulur. Ümumilikdə isə, səmərəli idarə etmə tədbirləri həm infrastruktur, həm də ayrı-ayrı növlər arasında loqistik əlaqəni təmin edən istiqamətləri əhatə etməlidir. Başqa sözlə desək, səmərəli idarəetmənin bir istiqamətini lazımi infrastruktur təminatının yaradılması, digər istiqamətini isə sistemin ayrı-ayrı növlərinin fəaliyyətlərinin düzgün əlaqələndirilməsi təşkil edir. Bu mənada müxtəlif nəqliyyat növləri arasında əlaqələrin genişləndirilməsi ilə daşıma xidmətlərinin loqistik təşkili idarəetmədə səmərəliliyin mühüm amili kimi qəbul edilməlidir [39, 71, 82].

Məlum olduğu kimi, nəqliyyat xidmətlərinin inkişaf etdirilməsi təbii şəraitdən və mövcud ehtiyatlardan səmərəli istifadə olunması əsasında iqtisadi əlaqələrin artmasına təkan verir. Eləcə də nəqliyyat sisteminin səmərəli idarəedilməsi ölkənin dünya

bazarında yerini müəyyən edən iqtisadi əlaqələrin, o cümlədən regionlarlar arası tərəqqi imkanı yaradır. Təbii ki, istənilən sistemin, o cümlədən nəqliyyat sisteminin inkişafı onu əmələ gətirən ayrı-ayrı sahələrin inkişaf səviyyəsindən birbaşa asılıdır. Bu baxımdan da, nəqliyyatın müxtəlif növləri üzrə inkişafın prioritet istiqamətlərini ayrılıqda müəyyənləşdirmək, eləcə də bu istiqamətləri bir kompleks halında əlaqələndirmək məqsədəuyğun olardı [17, 32, 37, 63].

Bütün bunlar, həm də Ələt qəsəbəsində 400 hektar ərazidə yerləşən yeni yük terminalından gələcəkdə daha səmərəli istifadənin təmin olunması baxımından zəruridir. Avtomobil nəqliyyatı limana qədər və limandan sonra daşımaları həyata keçirməyə qadirdir, lakin limanlararası iri yüklərin daşınmasında aparıcı mövqe su və xüsusilə də dəmir yolu nəqliyyatına məxsusdur. Ona görə də dəmir yolu, su və avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin daha sıx şəkildə əlaqələndirilməsi çox vacibdir. Nəzərə alsaq, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin istismara verilməsi yük daşımalarını daha da artıracaqdır, onda qeyd edilənlərin günün tələblərindən irəli gələn bir zərurət olduğunu görürük.

Konkret olaraq, nəqliyyat sisteminin davamlı inkişaf prinsiplərinə uyğunlaşdırılması və logistik daşımaların təşkili üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edən nəqliyyat növlərindən biri də dəmir yoludur. Tədqiqatlar göstərir ki, ölkəmizin qeyri-neft sektorunun ən strateji istiqamətlərindən biri kimi dəmir yolu nəqliyyatının inkişafı, bu sahədə köhnəlmiş hərəkət tərkibinin yeniləşdirilməsi, daşıma həcmının artırılması məqsədi ilə yolların yenidən inşası, mövcud infrastruktur və nəqliyyat vasitələrinin müasirləşdirilməsi, davamlı və səmərəli xidmətlərin təmin edilməsi məqsədilə prioritetlik təşkil edən istiqamətlərə aşağıdakıları aid etmək olar [32, 61, 63, 290]:

- yol-nəqliyyat kompleksində ardıcıl islahatların aparılması yolu ilə sahəvi idarəetmə strukturunun bazar münasibətlərinə uyğunlaşdırılması və təkmilləşdirilməsi;

- xidmətlərin keyfiyyətli, təhlükəsiz və iqtisadi cəhətdən daha səmərəli təşkili məsələlərinin prioritetliyi. Bunun üçün yeni müasir daşıma texnologiyalarının tətbiqi məqsədəuyğun olardı;

- daşıma sifarişçilərinin daimi artan və sürətlə dəyişən tələblərini nəzərə almaqla xidmətlərin keyfiyyətinin yüksəldilməsi və çeşidinin genişləndirilməsi;

- nəqliyyat-servis xidmətlərinin müasir informasiya vasitələrinin tətbiqinə əsaslanaraq təşkilinin daha da genişləndirilməsi;

- daşıyıcının çevik manevr etmə imkanlarının formalaşdırılması və bütün növ daşıma sifarişlərinin dəstəklənməsi;

- beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə müasir tələbata uyğun daşımaların təşkili. Bu istiqamətdə, xüsusilə konteyner və multimodal daşınmaların inkişaf etdirilməsi;

- daşıma müəssisələrinin, istismarçıların infrastruktur sahələrə, təmir, texniki xidmət bazasına və s. eyni şərtlərlə müraciət etməsi üçün müvafiq şəraitin yaradılması;

- Bütün vasitələrdən istifadə edərək nəqliyyat xidmətləri bazarında rəqabət qabiliyyətliliyin yüksəldilməsi;

- bütün sifarişçilər üçün nəqliyyat xidmətlərindən istifadə imkanlarının təmin edilməsi, iş və xidmətlərin müsbətə yolu ilə bölüşdürülməsi, eləcə də yeni nəqliyyat vasitələrinin, materialların və ehtiyat hissələrinin təmin edilməsi;

- müasir informasiya-kommunikasiya texnologiyalarından istifadə etməklə ayrı-ayrı nəqliyyat növlərində mərkəzləşdirilmiş dispetçer xidmətinin yaradılması;

Təbii ki, logistik daşımalar multimodal daşınmalara əsaslanır, yəni belə daşıma əməliyyatlarında bir deyil, iki və daha çox nəqliyyat növü iştirak edir. Milli nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafı və daşınmaların logistik təşkili üçün mühüm növlərdən biri olan su (dəniz, çay) nəqliyyatının əsas vəzifəsi yüklərinin və sərnişinlərin daşınması, limanlarda yükləmə-boşaltma əməliyyatlarına olan ehtiyacların təmin edilməsindən ibarətdir. Digər növlərdə olduğu kimi, su nəqliyyatının da inkişafının əsasında maddi-texniki bazanın təkmilləşdirilməsi və zənginləşdirilməsi, nəqliyyat vasitələri sayının artırılması və müasir dəniz limanlarının tikintisinin həyata keçirilməsi dayanır. Eyni zamanda, gəmilərin fasiləsiz istismara yararlılığının təmin olunması, təmir və texniki xidmətin keyfiyyətinin yüksəldilməsi, xidmətlərin yerinə yetirilmə vaxtının və xərclərinin aşağı salınması məqsədilə, ölkəmizdə gəmi təmiri müəssisələri və gəmiqayırma zavodu müasir tələblərə uyğunlaşdırılmalıdır [61, 63, 93, 291].

Qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri dəniz nəqliyyatında da yük axınlarının gələcək artımına səbəb olacaqdır ki, bu da yeni bərə və tanker gəmilərinin alınmasını zəruri edir. Parkın yeniləndirilməsi ilə bərabər nəqliyyat

vasitələrinin yükləyici qabiliyyətindən fasiləsiz və səmərəli istifadənin təmin edilməsi məqsədilə müasir kompüter və informasiya texnologiyalarının genişmiqyaslı tətbiqi vacibdir. Eyni zamanda, araşdırmalardan aydın olur ki, yol-nəqliyyat kompleksinin əsas sahələrindən olan su nəqliyyatının uzunmüddətli rentabelli fəaliyyəti üçün aşağıdakıların həyata keçirilməsi zəruridir [29, 63, s.222-225;]:

- sahəvi idarəetmə strukturunun təkmilləşdirilməsi və bazar münasibətlərindən irəli gələn müasir tələbata uyğunlaşdırılması;

- təhlükəsizlik tədbirlərinin gücləndirilməsi, limanlardan düzgün istifadə, su hövzələrinin və ümumilikdə ətraf mühitin qorunmasına dair tədbirlərin həyata keçirilməsi;

- Layihələrin vaciblik dərəcəsinə görə təsnifləşdirilməsi və prioritet layihələr üstünlük verilməsi;

- ticarət gəmiçiliyinin inkişafı ilə əlaqədar olaraq respublikanın gəmiçilik şirkətlərinin və limanlarının rəqabətə davamlılığının təmin edilməsi;

- Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarəti Limanında müasir tələbata uyğun yükləmə, boşaltma və saxlama xidmətlərinin təşkil olunması.

Məlumdur ki, istənilən ölkədə nəqliyyat sisteminin ayrılmaz tərkib hissələrindən biri də, əsasən uzaq məsafələrə sürətli daşımaları yerinə yetirən hava nəqliyyatıdır. Nəqliyyat sisteminin mühüm sahəsi olan hava nəqliyyatının əsas vəzifəsi, yuxarıda qeyd edildiyi kimi, yerli və beynəlxalq hava nəqliyyatı əlaqələrinin genişləndirilməsi, uçuşların təhlükəsiz və fasiləsiz təşkilindən ibarətdir. Hava nəqliyyatından istifadənin səmərəliliyinin təmin edilməsi üçün ölkəmizdə yerli və beynəlxalq daşımalara imkan verən hava limanlarının beynəlxalq tələblərə uyğun modernləşdirilməsi, hava limanlarından, xüsusilə regionlarda yerləşən limanlardan istifadənin stimullaşdırılması, daxili daşımalarda hava limanlarından istifadənin təşviq olunması mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Araşdırmalardan aydın olur ki, bütün bunlar da, öz növbəsində, idarəetmə strukturunun təkmilləşdirilməsi, çevik idarəetmənin formalaşdırılması, parkın davamlı şəkildə yenilənməsi, hava nəqliyyatının potensial imkanlarından səmərəli istifadə məqsədilə aeroportların maddi-texniki vəziyyətinin beynəlxalq tələblərə uyğunlaşdırılması zəruridir [63, 292].

O cümlədən,

- beynəlxalq hava limanlarının güclərindən səmərəli istifadə etmək məqsədilə reyslərin, o cümlədən tranzit, yanacaq doldurma və texniki xidmət məqsədilə enən hava gəmilərinə göstərilən xidmətlərin keyfiyyətinin yüksəldilməsi ilə, daha çox gəminin cəlb edilməsinə yönəldilmiş tədbirlərin həyata keçirilməsi;

- ölkənin beynəlxalq hava limanlarını azad iqtisadi zonaya çevirmək imkanlarının bir daha nəzərdən keçirilməsi;

- Azərbaycan Respublikasında hava gəmiləri parkının əsasını təşkil edən nəqliyyat vasitələri üçün cari təmir və texniki xidmət bazasının yaradılması;

- istismar xərclərinin, o cümlədən hava nəqliyyatından istifadə xərclərinin azaldılması da ölkəmizdə hava nəqliyyatının potensial imkanlarından daha səmərəli istifadə imkanları yarada bilər [63 ,s.224-226].

Digər tərəfdən, yuxarıda göstəriləni kimi, davamlı inkişafın başlıca tələblərindən biri də ekoloji məsələlərlə bağlıdır. Ona görə də, daşıma xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi, təhlükəsizlik və müntəzəmliyin təmin olunması, komfortluluğun artırılması və atmosfərə zərərli təsirlərin azaldılması qarşıda duran vacib vəzifələrdəndir.

Aydın ki, logistik daşımaların ən mühüm tərkib hissəsi olan avtomobil nəqliyyatı ölkə iqtisadiyyatının və cəmiyyətin inkişafında xüsusi əhəmiyyətə malikdir. Eyni zamanda, nəqliyyatın bu növü həm də tamamlayıcı bir vasitə olduğu üçün, bəzən bir daşıma prosesində bir neçə dəfə istifadə edilir. Bütün bunlar isə avtomobil nəqliyyatının əhəmiyyətini daha da artırır. Ona görə də, xüsusilə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri boyunca yüksək standartlara cavab verən infrastruktur təminatının yaradılmasına, avtonəqliyyat xidmətləri göstərən təsərrüfat subyektlərinin fəaliyyəti ilə bağlı standart və normaların qəbul və tətbiq edilməsinə mühüm şərtlər kimi yanaşılmalıdır. Araşdırmalar əsasında, müasir iqtisadi inkişaf şəraitində ölkə ərazisində və beynəlxalq miqyasda daşımaların böyük əksəriyyətini həyata keçirən avtomobil nəqliyyatının inkişaf istiqamətlərini aşağıdakı kimi qəbul etmək olar [61, 63 ,s. 225-232]:

- Azərbaycan Respublikası ilə digər ölkələr arasında həyata keçirilən ikitərəfli

beynəlxalq idxal-ixrac avtomobil yük daşımalarda milli yük daşıyıcılarının payının artırılması məqsədi ilə beynəlxalq yük daşınmalarını həyata keçirmək üçün böyük yükçötürmə qabiliyyətinə malik, ekoloji tələblərə cavab verən nəqliyyat vasitələrinin sayının artırılması. Bu məqsədlə müvafiq xidmətləri yerinə yetirən özəl təsərrüfat subyektlərinin fəaliyyətinin stimullaşdırılması;

- nəqliyyat vasitəsilə yolların buraxıcılıq qabiliyyəti arasında uyğunluğu qorumaqla sənişin daşınmalarında iri tutumlu avtobuslardan istifadənin genişləndirilməsi;

- avtomobil nəqliyyatı işinin, daşınma xidmətlərinin səviyyəsinin beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması və müvafiq texniki xidmət sahələrinin yaradılması;

- texniki xidmət və avtotəmir müəssisələri şəbəkəsinin yenidən qurulması, müasir avtomobillərin konstruksiyalarına uyğunlaşdırılması və bu müəssisələrin yaşayış məskənlərindən, xüsusilə iri yaşayış məntəqələrindən kənar ərazilərdə yerləşdirilməsi;

- hərəkətin təhlükəsizliyinin artırılmasına və ekoloji tarazlığın qorunmasına dair tədbirlərin sərtləşdirilməsi və ümumilikdə kompleks tədbirlərin həyata keçirilməsi;

Beləliklə, məhsulların fiziki bölüşdürülməsinə logistik yanaşmaların getdikcə gücləndiyi müasir dövrdə, çoxsaylı nəqliyyat qovşaqlarına və zəngin tranzit imkanlara malik ölkəmizdə də daşımaların logistik təşkili zəruri və qaçılmazdır. Bunun üçün isə, yuxarıda da qeyd edildiyi kimi, bütün nəqliyyat növlərinin koordinasiya edilmiş şəkildə fəaliyyət göstərməsi, nəqliyyat qovşaqları arasında fiziki və virtual bağlantıların gücləndirilməsi, qovşaqların fəaliyyətinin və qovşaqlararası əlaqələrin beynəlxalq tələblərə cavam verməsi olduqca vacibdir. Müasir dövrdə logistik daşımaların artımı onunla izah olunur ki, istehsalçılar anbar və saxlama xərclərindən azad olmaq, xammal ehtiyatlarında əlavə vəsait yatırtmamaq məqsədilə zəncirvari prosesə daha çox üstünlük verirlər. Nəticədə, prosesdə yeni iştirakçılar – vasitəçilər yaranır ki, onların da fəaliyyətinə nəzarət etmək və prosesin çevikliyinə təmin etmək məqsədilə logistik əlaqələrin gücləndirilməsi zərurətə çevrildi. Ona görə də hər bir logistik funksiya və əməliyyatlar, eləcə də logistik sistemin iştirakçıları bir-biri ilə sıx əlaqəli formada, koordinasiya olunmuş şəkildə fəaliyyət göstərməlidir.

5.3. Azərbaycanda “Yaşıl nəqliyyat sistemi”nin formalaşdırılması və inkişafı problemləri

Davamlı inkişaf edən yaşıl nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması Azərbaycan iqtisadiyyatının prioritetlərindən irəli gələn bir zərurətdir. İlk növbədə, bir məsələni qeyd etmək lazımdır ki, Yaşıl nəqliyyat termini vətəndaş cəmiyyəti tərəfindən reallaşdırılan bir sıra layihələrdə işlənmiş və mahiyyəti qismən də olsa izah edilmişdir. Lakin, burada Yaşıl nəqliyyat sisteminin ilk dəfə elmi dövriyyəyə atıldığını nəzərə alaraq, sistem haqqında müəyyən izahların verilməsi zəruri hesab edilir.

Nəqliyyat ətraf mühiti çirkləndirən əsas mənbələrdən biridir, ümumi çirkləndirmədə 60-70% paya malikdir. Araşdırmalar göstərir ki, dünyada istehsal edilən illik neftin 2,0 milyard tondan çoxu nəqliyyat vasitələri üçün yanacağa sərf edilir. Nəzərə alsaq ki, 1 litr yanacağın normal və təmiz yanmasına 15 kq-a yaxın O_2 lazımdır, bunda dünya nəqliyyatının yalnız yanacağın yanmasına sərf etdiyi oksigenin həcmi aydın olar. Eyni zamanda, dünyada istismar edilən nəqliyyat vasitələri tərəfindən il ərzində atmosfərə 1milyard tondan çox zərərli qaz buraxılır ki, bunun nəticəsində də təbiətin özünü bərpa etmə qabiliyyəti zəifləyib, balans pozulub [23, 34, 58, 195, 218, 225].

Qədim yunan filosofu və həkimi Hipokratın fikirləri ilə ifadə etsək hava bizə həm həyat verir, həm də xəstəliklər yaradır. Ona görə də bizi əhatə edən təbii mühitin və atmosferin vəziyyəti normal yaşayış və fəaliyyət üçün olduqca mühüm əhəmiyyətə malikdir. Xüsusilə də, son illər atmosferin çirklənməsinin daha da ciddi hal alması cəmiyyəti, xüsusilə tədqiqatçıları bu barədə daha çox düşünməyə vadar etməkdədir [128, 68; 70].

Havaya buraxılan bütün maddələr müxtəlif dəyişikliklərə məruz qalır, qaz halında olan maddələr isə hava axını və külək vasitəsilə atmosfer kütləsinə qarışır, bərk (ağır) tullantılar isə torpağın üzərinə çökür. Digər tərəfdən, ölkəmizdə istismar edilən nəqliyyat parkının texniki səzliliyi də lazımi səviyyədə deyil. Texniki cəhətdən nasaz avtomobillər isə tıxaclarda, xüsusilə ətraf mühit üçün daha çox zərər verir. Tıxacda boş dayanma və mühərrikin boş işləməsi, iqtisadi zərərlə yanaşı, ciddi mənfi ekoloji təsirlərlə də xarakterizə olunur. Bütün bunları aparılan müşahidələr və hesablamalar da

təsdiq edir [23, 159, 163, 194, 202].

Bütün bunları aparılan müşahidələr və hesablamalar da təsdiq edir. Müşahidələr göstərir ki, Bakı şəhərinin əsas küçə və prospektləri ilə gündəlik hərəkət edən avtomobillərin sayı aşağıdakı kimidir:

Cədvəl 5.3.1.
Bakı şəhərinin əsas küçə və prospektləri ilə gündəlik hərəkət edən avtomobillərin sayı, 2018-ci il

Küçə və prospektlər	Nəqliyyat vasitələrinin sayı, ədəd
Heydər Əliyev pr. şəhər istiqaməti	91217
Heydər Əliyev pr. Koroğlu m. istiqaməti	90142
Bakı-Sumqayıt	85617
Sumqayıt – Bakı	85348
Neftçilər pr. - Nobel pr.	82112
Nobel pr.-Neftçilər (Azneft istiqaməti)	61845
Babək pr. şəhər istiqaməti	80413
Babək pr. X/dostluğu m. istiqaməti	81175
Z.Bünyadov pr. Koroğlu m.- 20 yanvar dairəsi	80216
Z.Bünyadov pr. 20 yanvar dairəsi - Koroğlu m.	81814
Üzeyir Hacıbəyov pr.	61796
Yusif Səfərov küçəsi H.Əliyev pr. istiqaməti	71132
Tbilisi pr. 20 yanvar istiqaməti	54618
Tbilisi pr. şəhər istiqaməti	50214
Cəmi:	1 057 659

Mənbə: Cədvəl müşahidə əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Bu vəziyyət də ciddi narahatlıq doğurur, hansı ki, nəqliyyat sisteminin idarə edilməsindəki çatışmazlıqlar ciddi sosial-iqtisadi və ekoloji problemlər yaradır. Ona görə də, davamlı inkişaf edən nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması istiqamətində ardıcıl addımlar atılması zəruridir.

Bakı şəhərində 1 km yola, təqribən 473 avtomobil düşür ki, bu da ekoloji baxımdan olduqca zərərliyə. Nəzərə alsaq ki, bir avtomobil, orta hesabla hər il 4,0 ton oksigen udur, 800 kq zərərli qaz, 40 kq azot oksidi, 200 kq müxtəlif karbohidrogenlər buraxır, eləcə də 1 litr yanacaq tam yanması üçün 15 kq oksigen tələb olunur, onda avtonəqliyyat vasitələrinin ekoloji zərərlərini hesablamaq olar. Eyni zamanda, bu hesablamaları həm ümumilikdə ölkə üzrə, həm də ayrı-ayrı şəhər və regionlar üzrə də hesablamaq mümkündür.

Göründüyü kimi, benzin və ya dizel yanacağı ilə işləyən bir avtomobil mühərrikinin illik ümumi ekoloji zərərlərini 1040 kq, gündəlik 2,8 kq qəbul etsək, yalnız

yuxarıda adı çəkilən küçə və prospektlər üzrə ekoloji mənzərə aşağıdakı kimi olacaqdır:

Bakı şəhərinin əsas küçə və prospektləri ilə gündəlik hərəkət edən avtomobillərdən ətraf mühitə atılan zərərli tullantılar

Cədvəl 5.3.2.

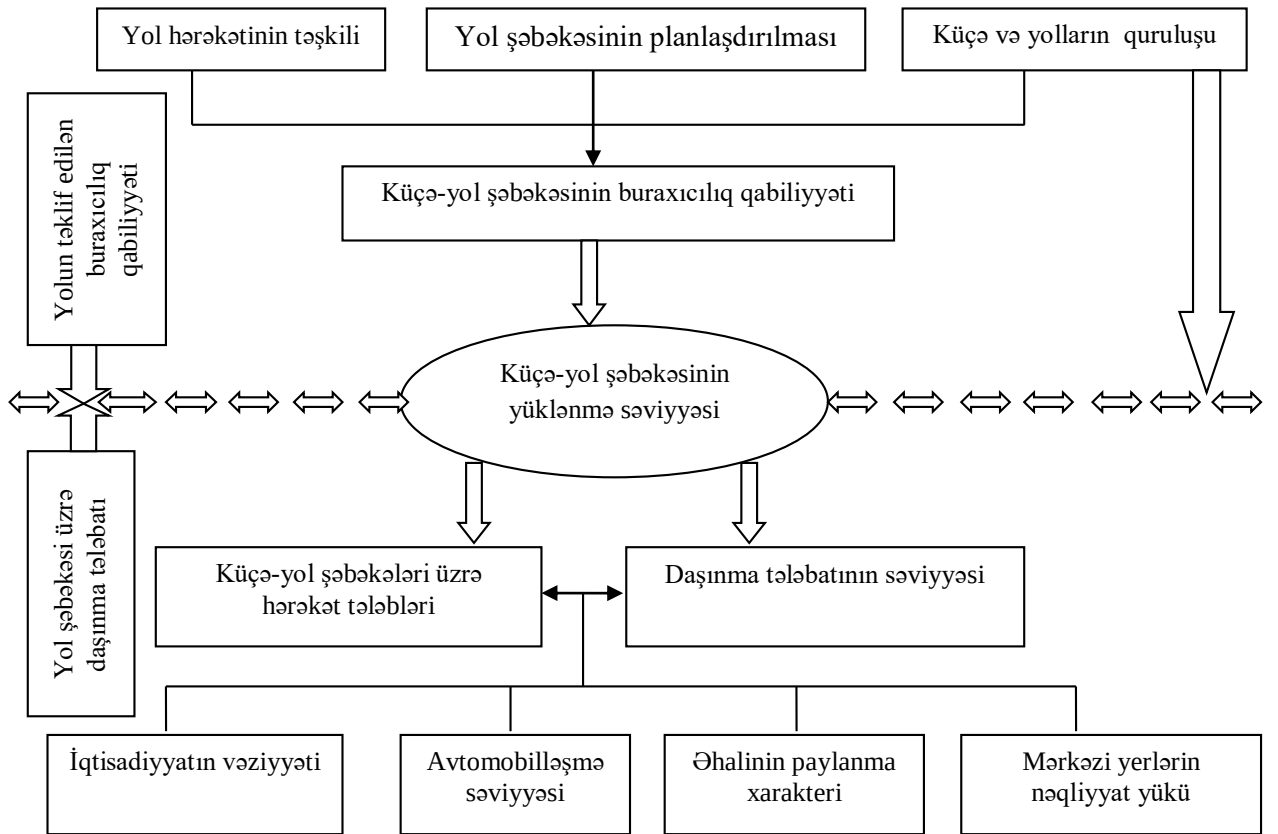
Küçə və prospektlər	Nəqliyyat vasitələrinin sayı, ədəd	Nəqliyyat vasitələrindən ətraf mühitə zərərli tullantılar, ton
Heydər Əliyev pr. şəhər istiqaməti	91217	255,4
Heydər Əliyev pr. Koroğlu m. istiqaməti	90142	252,4
Bakı-Sumqayıt	85617	239,7
Sumqayıt – Bakı	85348	239,0
Neftçilər pr. - Nobel pr.	82112	230,0
Nobel pr.-Neftçilər Azneft istiqaməti	61845	173,2
Babək pr. şəhər istiqaməti	80413	225,2
Babək pr. X/dostluğu m. istiqaməti	81175	227,3
Z.Bünyadov pr. 20 yanvar istiqaməti	80216	224,6
Z.Bünyadov pr. Koroğlu m. istiqaməti	81814	229,1
Üzeyir Hacıbəyov pr.	61796	173,0
Y.Səfərov küçəsi H.Əliyev pr. istiqaməti	71132	199,2
Tbilisi pr. 20 yanvar istiqaməti	54618	152,9
Tbilisi pr. şəhər istiqaməti	50214	140,6
Cəmi:	1 057 659	2961,0

Mənbə: Cədvəl müəllifin hesablamaları əsasında tərtib edilmişdir.

Hesablamalar göstərir ki, Bakı şəhərinin yalnız adıçəkilən küçə və prospektlərində atmosfərə atılan zərərlərin həcmi olduqca narahatedici səviyyədədir. Bu səbəblərdən də Bakı şəhərində nəqliyyatın idarə olunmasındakı mövcud problemlər ciddi narahatlıq doğurur, hansı ki, bu, ilk növbədə, ekoloji problemdir, ikincisi isə, sosial-iqtisadi problemlər yaradır.

Araşdırmalar göstərir ki, bir çox inkişaf etməkdə olan ölkələr belə, davamlı inkişaf edən, ekoloji təmiz, yaşıl nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması ilə bağlı genişmiqyaslı işlər görtür, lakin əksər hallarda düzgün koordinasiya edilmədiyi, vahid mərkəz vasitəsilə əlaqələndirilmədiyi üçün ehtimal olunan səmərə əldə edilmir.

Müşahidələr göstərir ki, mənfi nəticələrin iki başlıca səbəbi vardır ki, bu da hərəkətin intensivliyi və hərəkət rejimidir, hansı ki, bunun da hər ikisi küçə-yol şəbəkəsinin (KYŞ) buraxıcılıq qabiliyyəti ilə sıx bağlıdır.

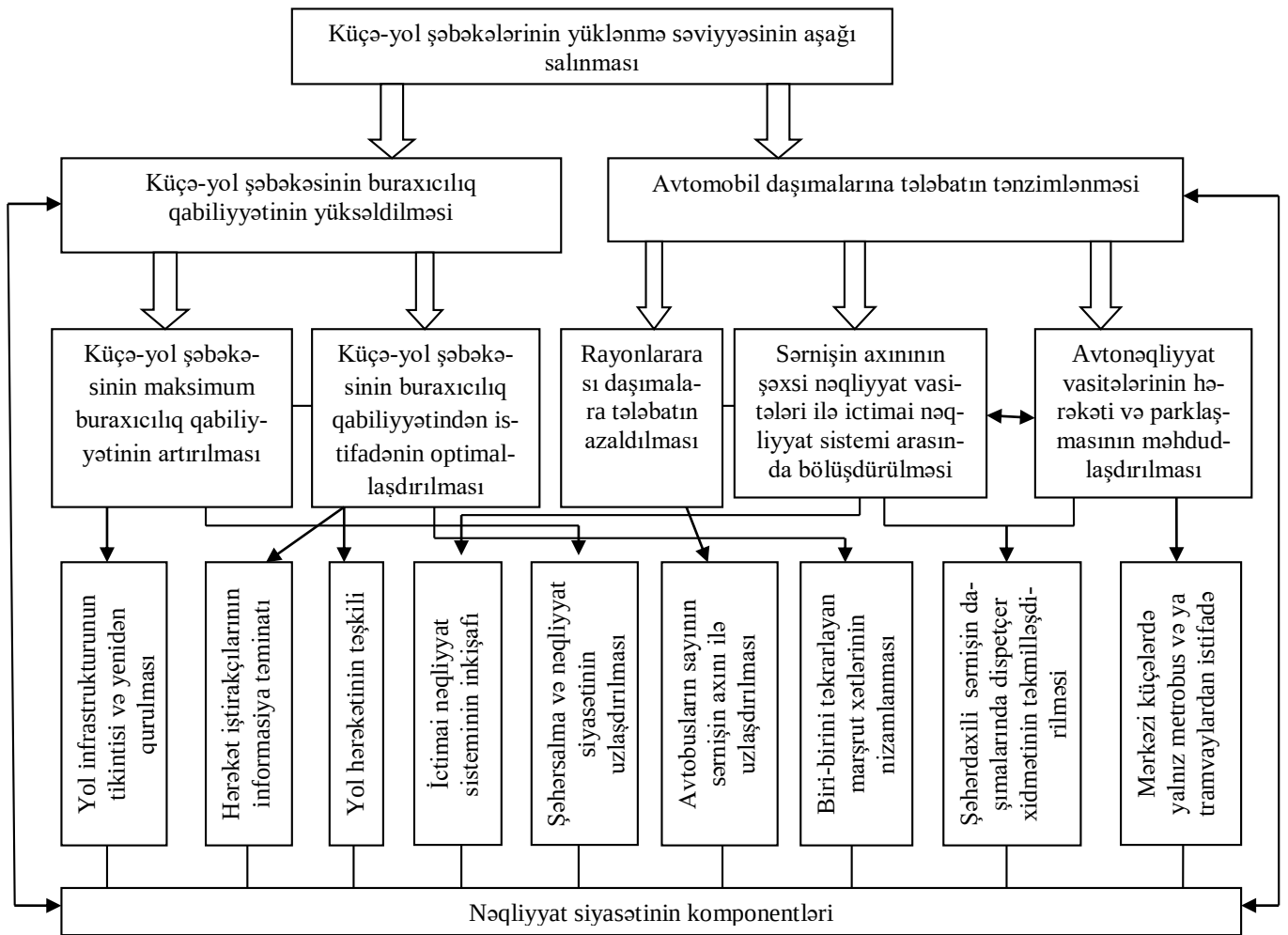


Sxem 5.3.1. Küçə-yol şəbəkəsinin yüklənmə səviyyəsinə təsir edən amillər
Mənbə: Sxem müşahidə və araşdırmalar əsasında müəllif tərəfindən işlənilib hazırlanmışdır

Daha doğrusu, KYŞ-nin vəziyyəti buraxıcılıq qabiliyyəti hərəkətin intensivliyi və hərəkət rejimi ilə uzlaşdırılmalıdır. Ümumilikdə isə, müşahidələrə əsasən KYŞ-nin yüklənməsinə təsir edən amilləri sxematik olaraq (Sxem 5.3.1) yuxarıdakı kimi göstərə bilərik.

Sxem 5.3.1-dən göründüyü kimi, KYŞ-nin buraxıcılıq qabiliyyəti yol hərəkətinin təşkili, yol şəbəkəsinin planlaşdırılması, küçə və yolların quruluşu ilə formalaşır. Təbii ki, hərəkət tələbləri, daşınma tələbatı və s. məsələlər də şəbəkənin yüklənməsinə təsirsiz deyildir. Eyni zamanda, KYŞ-nin yüklənməsinə qarşı da müəyyən tədbirlərin görülməsi zəruridir. Belə ki, buraxıcılıq qabiliyyətinin optimallaşdırılması, rayonlararası daşımaların azaldılması, şəxsi nəqliyyat vasitələrindən istifadənin məhdudlaşdırılması, parklaşmanın daha səmərəli təşkili və s. məsələlər KYŞ-nin yüklənmə səviyyəsini azaltmağa, buraxıcılıq qabiliyyətini yüksəltməyə və mövcud imkanlardan daha optimal istifadəyə imkan verir. Bu isə, öz növbəsində xidmətlərin səmərəli təşkili baxımından çox vacibdir. Bütün qeyd edilənləri nəzərə alaraq, xidmətlərin səmərəli təşkili və ekoloji zərərlərin azaldılması baxımından KYŞ-nin

yüklənmə səviyyəsinin azaldılmasının aşağıdakı sxemi (Sxem 5.3.2) təklif edilir.



Sxem 5.3.2. Küçə-yol şəbəkələrinin yüklənmə səviyyəsinin aşağı salınması

Mənbə: Sxem müəllif tərəfindən işlənilib hazırlanmışdır.

Təbii ki, yalnız infrastruktur təminatı təkmilləşdirməklə nəqliyyat sisteminin yaratdığı problemləri aradan qaldırmaq qeyri-mümkündür. Ona görə də, məsələlərə kompleks yanaşılması daha düzgün olardı. Bu baxımdan, şəhərsalma həm də ərazilərdən səmərəli istifadə olunması imkanlarını təqdim etməlidir. İstismar edilən nəqliyyat parkının proporsional bölünməsi, yol-nəqliyyat kompleksinə daxil olan ayrı-ayrı sahələr arasında əlaqələrin təmin olunması, təbii ki, müvafiq mərkəzi icra orqanının fəaliyyətinə aiddir.

İnformasiya əsri adlandırılan indiki dövrdə, informasiya bolluğunun, həyat intensivliyinin yaratdığı gərginliklər, nəqliyyat sisteminin təsiri ilə formalaşan səs-küyün nəticəsində daha da güclənir, insanlara psixoloji təsir edən məsələlərdən biri kimi insanların psixikasında, sinir sistemində ciddi narahatlıqlar yaradır.

Qeyd edildiyi kimi, atmosferi çirkləndirən əsas mənbələrdən biri nəqliyyat sistemi, xüsusən avtomobil nəqliyyatıdır. Bütün nəqliyyat növləri ətraf mühit və atmosfərə müəyyən təsirlər göstərsə də, müşahidələrdən aydın olur ki, çirklənmənin əsas mənbəyi benzinlə işləyən nəqliyyat növləridir. Meqapolislərdə avtomobilərdən buraxılan zərərli qazlar atmosferi çirkləndirən qazların ümumi tərkibində 68-70% paya malikdir. Avtomobillərin sayının nisbətən az olduğu əvvəlki illərdə buna ciddi fikir verilməmişdir. Nəqliyyat vasitələrinin sayının ilbəil artdığı indiki dövrdə ildə 2 milyard tondan çox yanacaq istifadə edilir. Sadəcə bir hesablama ilə aydın olur ki, ildə təqribən 10 min kilometr yürüş edən avtomobil, hər 100 km-ə 10 litr yanacaq işlətməsini nəzərə alsaq, 15 ton oksigen işlədir [68, 194, 218].

Benzin yanacağı istifadə edən avtomobilin karbyuratorunun lazımı səviyyədə tənzimlənməməsi atmosfərə buraxılan zərərli qazların miqdarına 4-5 dəfəyə qədər artırır. Eyni zamanda, avtomobillər ətraf mühiti və atmosferi təkcə işlənmiş qazlarla deyil, yanacağın buxarı və şinlərdən buraxılan toz hissəcikləri ilə də çirkləndirir. Nəzərə alaq ki, hər avtomobil ildə, orta hesabla, şinlərdən buraxılan 10 kq-a qədər toz hissəcikləri ilə atmosferi çirkləndirir.

Yalnız 2020-ci ilin göstəricilərinə görə ətraf mühitin mühafizəsi və ekoloji zərərlərin aradan qaldırılmasına 0,5 milyard manata yaxın (497 milyon manat) vəsait xərclənib. Bu vəsaitin 400 milyon manata yaxını, məhz zərərlərin qarşısının alınmasına sərf edilir. Nəqliyyat sisteminin ətraf mühiti çirkləndirən stasionar mənbələr içərisində ilk yeri tutduğunu nəzərə alsaq, bu xərclərin əsasının da, məhz bu sektor tərəfindən çirkləndirmələrin qarşısının alınmasına xərcləndiyi aydın olar [284].

Nəqliyyat sisteminin ətraf mühitə mənfi təsirlərinin azaldılmasının zəruri şərtlərdən biri də şəhərin küçə və prospektlərində nəqliyyat vasitələrinin proporsional paylanmasına nail olmaq, bunun üçün şərait yaratmaqdır. Bəzən şəhərin 20% magistral yollarında, mərkəzi küçələrində nəqliyyat vasitələrinin 65-70 %-i cəmləşir. Yəni 20% küçələr normadan 12-15 dəfə çox yüklənir. Bu problem, əksər iri şəhərlər üçün xarakterikdir.

Mənfi ekoloji təsirləri aradan qaldırmaq üçün bir sıra tədbirlərin reallaşdırılması məqsədəuyğun olar [68, 124, 148, 157]:

-ətraf mühitə zərərli təsirlərin yolverilən həddini və zərərlərin aradan qaldırılması yollarını tənzimləyən normativ-hüquqi aktların işlənilib hazırlanması;

-yol-nəqliyyat sisteminin fəaliyyətini tənzimləyən normativ-hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi ilə sağlam rəqabət mühitinin formalaşdırılması və korporativ maraqların uzlaşdırılması;

-tədricən ekoloji cəhətdən daha aşağı mənfi təsirlərlə xarakterizə olunan yanacağa keçidin təmin edilməsi;

- movcud tələblərlə uzlaşmayan nəqliyyat vasitələrinin tədricən dövriyyədən çıxarılması;

-elektriklə işləyən sərnişindaşıma nəqliyyatının tətbiqi, xüsusilə mərkəzi şəhərlərdə “piyada” zonalarının genişləndirilməsi;

- avtomobil yollarının müasir standartlara və nəqliyyat sisteminin tələblərinə uyğun təkmilləşdirilməsi;

Nəqliyyatın fəaliyyəti nəticəsində bir sıra sosial məsrəflər də yaranır ki, bunlara da yol-nəqliyyat hadisələri, fiziki fəallığın zəifləməsi, vaxt itkisi, yanacağın qiymətinin artması və s. aiddir. Qeyd edildiyi kimi, yaşıl nəqliyyat termini, əsas etibarlı ilə, nəqliyyatın ekoloji problemləri ilə bağlıdır. Ona görə də yaşıl nəqliyyat sisteminin əsas tərkib hissəsi ekoloji avtomobillərdən ibarətdir.

Ekoloji avtomobillər müvafiq avtomobil nəqliyyatına nisbətdə daha az ekoloji təsir göstərir, lakin bütün fəaliyyəti dövrünü qiymətləndirdikdə ekoloji təsir azlığı və ya çoxluğu nisbi göstəricidir. Elektromobillər, elektrik enerjisinin mənbəyi nəzərə alınmaqla, potensial olaraq, CO₂ tullantılarının azalmasına gətirib çıxarır. Artıq, dünyada hibrid nəqliyyat vasitələri yayılmaqdadır. Onlar daxili yanma mühərriki ilə yanaşı elektrik mühərrikindən də istifadə etməklə daha yaxşı yanacaq səmərəliliyinə nail olurlar, eləcə də təbii qaz daxili yanma mühərriki üçün yanacaq kimi istifadə olunur. O cümlədən, hələlik az istifadə olunsada, bioyanacaqdan da istifadə miqyası genişlənir. Yerli şərait nəzərə alınmaqla uğur qazanan yanacağın dünyada geniş tətbiqi ətraf mühitə yeni təsirlərsiz ötürşə bilməyəcəkdir, yəni nisbətən az təsirli olsa da, bu halda da ekoloji problem narahatçılığı qalmaqdadır [68, 127, 130, 157, 218].

Avropa Komissiyası iri şəhərlərdə nəqliyyatın mobil və ekoloji təhlükəsiz

fəaliyyətini təmin etmək məqsədilə plan işləyib hazırlamışdır. Plana əsasən, hibrid avtomobillərdən, biodizel yanacağından, sıxılmış təbii qazdan, elektromobillərdən, hidrogen yanacaqlı nəqliyyat vasitələrindən daha geniş istifadə tövsiyə edilir. Eyni zamanda, ictimai nəqliyyatın inkişaf etdirilməsi, sürətli avtobus nəqliyyatının formalaşdırılması, vahid biletlə müxtəlif növ nəqliyyat vasitələrindən istifadə imkanlarının yaradılması, daşıma xidmətlərinin təşkilində marketinq araşdırma larından genişmiqyaslı istifadə, ictimai nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin davamlı olaraq təkmilləşdirilməsi, pik saatlarında fərqli tariflərin tətbiqi, parklaşmanın səmərəli şəkildə tənzimlənməsi, bir sıra mərkəzi küçələrə girişin müəyyən zaman kəsiyində məhdudlaşdırılması, mümkün yollarda sürət məhdudiyyətinin yumşaldılması və s. kimi məsələlər də planda prioritetlik kəsb edir [193, 194, 221, 227, 237, 267].

Bütün bunlara rəğmən nəqliyyat sisteminin ətraf mühitə mənfi təsirlərinin qarşısını almaq üçün bir sıra qabaqlayıcı tədbirlərin görülməsi zəruridir. İlk növbədə, ətraf mühitə neqativ təsirlərin əsas səbəblərini aşağıdakı kimi qruplaşdırma bilərik [63, 143]:

- nəqliyyat vasitələrinin texniki vəziyyətinin pisləşməsi;
- yanacağın keyfiyyətinin aşağı olması;
- yanacağa əlavə qatqıların qatılması, xüsusilə qurğusunun mövcudluğu;
- nəqliyyat axınlarının idarəetmə sisteminin zəifliyi;
- ekoloji təmiz nəqliyyat növlərinin xüsusi çəkisinin azlığı.

Təbii ki, bütün bunların siyahısını daha da genişləndirmək, ayrı-ayrı bəndlərin alt səbəblərini də sadalamaq mümkündür. Lakin, hər bir halda nəticə eynidir və xüsusi narahatlıq doğurur. Ümumilikdə isə, nəqliyyat sisteminin ətraf mühitə mənfi təsirlərinin qarşısının alınması, ekoloji problemlərin aradan qaldırılması istiqamətində həyata keçirilməsi tövsiyə edilən tədbirləri 3 qrupda təsnifləşdirə bilərik. Birinci halda, nəzərdə tutulan tədbirlər, əsas etibarilə avtomobil istehsalı sənaye-sininin inkişafının texniki məsələləri ilə əlaqədardır və buraya aşağıdakılar aiddir [70, 143]:

- mühərriklərin təkmilləşdirilməsi ilə kontaktsiz alışma sistemlərinə əsaslanan mühərriklərə üstünlük verilməsi;

- elektron yanacaqdan, o cümlədən mühərrikdaxili silindirlərdə istifadənin genişləndirilməsi;

- işlənmiş qazların resirkulyasiyası və mühərrikə nəzarət edən mikroprosessorların quraşdırılması;

- alternativ yanacaq növlərindən istifadənin genişləndirilməsi;

- qənaətcil və az yanacaq işlədən avtomobillərin istehsalına üstünlük verilməsi;

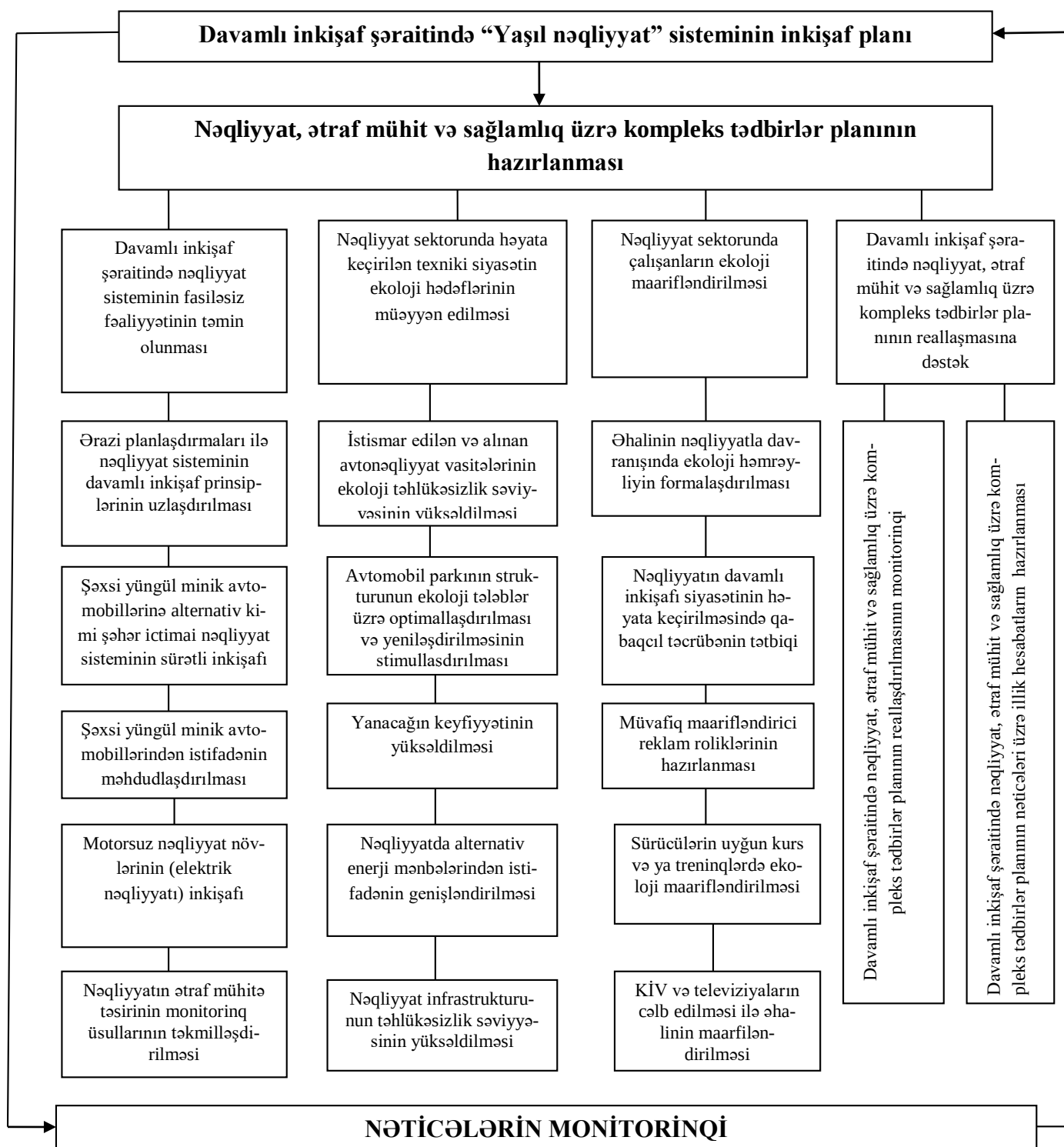
- yanacağın tərkibində toksiki elementlərin maksimum azaldılması;

- yollarda və avtonəqliyyat müəssisələrində avtomobillərin işlənmiş qazları xaric etmə səviyyəsinin tənzimlənməsi və nəzarətin gücləndirilməsi;

İkinci mərhələdə nəzərdə tutulan tədbirlərə yolların təkmilləşdirilməsi, istismar keyfiyyətinin yüksəldilməsi, avtomobil daşımalarının optimal marşrutlaşdırılması, yol hərəkətinin təşkili və tənzimlənməsinin optimal təşkili, avtomobillərin səmərəli idarə edilməsi kimi məsələlər aiddir. O cümlədən, üçüncü mərhələdə müxtəlif mənbələrdə çirkənlənmənin yayılmasının məhdudlaşdırılması nəzərdə tutulur. Buna isə, ilk növbədə yaşıllıqların, xüsusilə iri magistral yolların ətrafında yaşıl zolaqların yaradılması ilə nail olmaq mümkündür. Avtomobillərin havanı çirkəndirməsi probleminin tam həlli isə müvafiq texniki tədbirlərdən, hər bir nəqliyyat vasitəsinin qənaətcilliyin artırılmasına çalışması və avtomobil tullantılarının azaldılması ilə mümkündür. Bütün bunlar isə uzunmüddətli bir proqram olmaqla böyük həcmdə material xərcləri və uzun zaman tələb edir. Eyni zamanda, avtomobillərin təsiri ilə yaranan səs-küyün azaldılması üçün müvafiq qoruyucu qurğulardan istifadə, qeyri-şəffaf akustik ekranların tətbiqi, səsin daha çox olduğu ərazilərdə səsdən müdafiə zolağının yaradılması, şəhər, mikrorayon, küşə və prospekt planlaşdırmalarının təkmilləşdirilməsi də zəruridir.

Beləliklə, ölkəmizdə ətraf mühit üçün minimum zərərli olan yaşıl nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması və inkişafı istiqamətində aparılan araşdırmalardan belə nəticəyə gəlinir ki, avtomobil nəqliyyatı insanların və sənayenin normal fəaliyyətinin təşkili, davamlı inkişafının təmini üçün nə qədər zəruridirsə, canlı aləm, ətraf mühit üçün də o qədər zərərliyə. Ona görə də, tədqiqat işində də qeyd olunduğu kimi, nəqliyyat, ətraf mühit və insanların sağlamlığı məsələlərinə kompleks şəkildə

yanaşılması daha məqsədəuyğundur və davamlı inkişaf tələbləri ilə yaxından uzlaşır. Başqa sözlə desək, davamlı inkişaf edən ölkəmizdə yaşıl nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması və davamlı inkişafının ən qısa yolu nəqliyyat, ətraf mühit və sağlamlıq məsələlərinin kompleks şəkildə nəzərə alınmasından keçir. Qeyd olunanlara, eləcə də araşdırmaların nəticələrinə əsaslanaraq davamlı inkişaf şəraitində yaşıl nəqliyyat sisteminin inkişaf planını sxematik olaraq (Sxem 5.3.3) göstərə bilərik.



Sxem 5.3.3. Davamlı inkişaf şəraitində "Yaşıl nəqliyyat sistemi"nin inkişaf planı
 Mənbə: Sxem araşdırmalar əsasında müəllif tərəfindən işlənilib hazırlanmışdır

NƏTİCƏ

Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafının aktual problemlərinin sistemli şəkildə tədqiqi aşağıdakı elmi-nəzəri nəticələr çıxarmağa və müvafiq təkliflər irəli sürməyə əsas vermişdir:

1. Azərbaycan Respublikasında müasir nəqliyyat sisteminin formalaşmasında beynəlxalq layihələrin xüsusi rolu vardır. Belə ki, ölkəmizin TRASEKA Proqramında iştirakı, tarixi İpək Yolunun bərpası istiqamətində atılan addımlar, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin reallaşdırılması tədbirləri milli nəqliyyat sistemini Avroatlantik məkanın aparıcı nəqliyyat-tranzit qovşağına çevirmişdir ki, bu da Avropa ilə iqtisadi əlaqələrin möhkəmləndirilməsi və genişləndirilməsi, dünya iqtisadiyyatına inteqrasiya, beynəlxalq daşımalarda fəal iştirak üçün böyük imkanlar yaradır. Bazar münasibətlərinə cavab verən yeni - müstəqil nəqliyyat sisteminin inkişafında da başlıca hədəflər, məhz bu olmalıdır;

2. Yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması, “Azərbaycan 2030 – sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər”dən və BMT-nin davamlı inkişafa dair qəbul etdiyi beynəlxalq sənədlərdən də irəli gələn bir zərurət kimi, ciddi şəkildə koordinasiya edilmiş vahid nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsini tələb edir. Bunun üçün,

- Nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin təşkilinə dair normativ-hüquqi bazanın, nəqliyyat texnologiyaları və texniki standartların təkmilləşdirilərək ümumi bir şəkildə salınması;

- təsərrüfat subyektləri arasında hər cür diskriminasiyanın aradan qaldırılması və ədalətli rəqabət mühitinin formalaşdırılması;

- Nəqliyyat sahəsində tarif və vergi siyasətinin ümumi prinsiplərinin formalaşdırılması. Xüsusilə, tranzit daşımalarda ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə tarif siyasətinin uzlaşdırılması;

- Sığorta şərtlərinin ümumi hala gətirilməsi, asanlaşdırılması və təkmilləşdirilməsi;

- Nəqliyyat və istehsal proseslərinin inteqrasiyasını təmin etmək, multimodal daşımaların tətbiqini genişləndirmək məqsədilə logistik idarəetmə mərkəzlərinin və

terminalların yaradılması;

3. Müasir dövrdə İKT-nin sürətli inkişafı nəticəsində innovasiya fəaliyyətinin keyfiyyətə yeni müstəvidə genişlənməsi ilə bütün dünyada sosial-iqtisadi proseslərin dəyişmə tempi, innovativ yeniliklərin sürətlə yayılması, onların müxtəlif istehsal və xidmət sahələrində tətbiqi intensiv şəkildə sürətlənir ki, bu da nəqliyyat sistemində də daha keyfiyyətli, təhlükəsiz və səmərəli xidmətlərin təşkili, ətraf mühit və ekologiyaya minimum təsirlər və s. istiqamətlərdə yeniliklərin tətbiqini tələb edir. Yeni nəqliyyat sistemi də, məzh bunları özündə əks etdirməlidir;

4. Müasir dövrdə nəqliyyat vasitələrinin sayının kəskin şəkildə çoxalması, ətraf mühitin çirkləndirilməsinin canlı aləm üçün təhlükəli həddə çatması “Yaşıl nəqliyyat sistemi”nin yaradılmasını tələb edir. Bu, həm də “Azərbaycan 2030 – sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər”dən və “Davamlı inkişaf konsepsiyası”ndan irəli gələn bir zərurətdir;

5. Ölkəmiz üçün və regional əhəmiyyətə malik beynəlxalq layihələrin istifadəyə verilməsi, eləcə də layihəyə qoşulacaq ölkələrin sayının artması bir tranzit ölkə kimi Azərbaycan Respublikasının dünyəvi əhəmiyyətini daha da artıracaq, tranziti dövlət büdcəsinin əsas gəlir mənbələrindən birinə çevirməyə imkan yaradıb. Buna baxmayaraq, nəqliyyat sektoruna qoyulan investisiyalar özünü tam doğrultmur. Vəsaitlərin həcmi dinamik olaraq artsa da, sahədən əldə edilən mənfəət, məşğuluqda sahənin payı və s. ciddi şəkildə artmır. Ona görə də, texniki-texnoloji silahlanma, infrastruktur təminatı, kadr hazırlığı və s. məsələlərdə qeyd olunanların nəzərə alınması, dəhliz boyunca yüklərin cəlb edilməsi istiqamətində addımlar atılması zəruridir;

6. Yeni nəqliyyat sisteminin formalaşmasının mühüm amillərindən biri də müvafiq normativ-hüquqi bazanın mövcudluğudur. Bu mənada, davamlı inkişaf edən yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması daşıma xidmətlərinin təşkili ilə əlaqədar qanunvericilik bazasının da təkmilləşdirilməsini tələb edir. Xüsusilə, normativ-hüquqi sənədlərdə sərhəd-keçid prosedurlarının sadələşdirilməsi, tranzit yük və sərnişin daşımalarının asanlaşdırılması, yerli və beynəlxalq daşımaların uzlaşdırılması, daşıma əməliyyatlarının səmərəli təşkilində hər bir subyektin məsuliyyət və hüququnun daha da dəqiqləşdirilməsi məqsədəuyğun olardı;

7. Yeni nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması və davamlı inkişafı, həm də ölkəmizin tərəfdar çıxdığı beynəlxalq sənədlərdən, BMT və digər nüfuzlu beynəlxalq təşkilatların tövsiyələrindən irəli gələn bir zərurətdir. Aydındır ki, davamlı inkişaf sosial, iqtisadi və ekoloji məsələlərə kompleks şəkildə yanaşmanı tələb edir. BMT-nin Rio Bəyannaməsinin III prinsipinə görə daşıma proseslərinin, nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin səmərəliliyi sosial, iqtisadi və ekoloji amillərin birgə nəticəsi kimi qiymətləndirilə bilər. Bu baxımdan da, davamlı inkişafa keçid və yoxsulluğun aradan qaldırılması istiqamətində aparılan sosial-iqtisadi islahatlar, həm də ekoloji baxımdan balanslaşdırılmalıdır. Başqa sözlə desək, nəqliyyatın mənfi ekoloji təsirləri minimumlaşdırılmalı, tədricən ekoloji zərərsiz nəqliyyat növlərinin tətbiqi genişləndirilməli, ətraf mühit və ekologiyaya ən az mənfi təsir göstərən “Yaşıl nəqliyyat sistem” formalaşdırılmalıdır;

8. Bir avtomobil, orta hesabla hər il 4,0 ton oksigen udur, 800 kq zərərli qaz, 40 kq azot oksidi, 200 kq müxtəlif karbohidrogenlər buraxır, eləcə də 1 litr yanacaqın tam yanması üçün 15 kq oksigen tələb olunur. Eyni zamanda, iri şəhərlərin saatda 2-3 min nəqliyyat vasitəsinin hərəkət etdiyi küçə və prospektlərində səs səviyyəsi 90-95 db-dən yüksəkdir. Bu gün səs-küyün təsiri ilə yaranan xəstəliklər insan tələfatı baxımından 3-cü yerdə dayanır. Bütün bunlar, eləcə də dünyada baş verən qlobal istiləşmə, səhrələşmə, atmosfer havasının kəskin çirklənməsi və s. kimi məsələlər elektrik avtobusları, tramvay, trolleybus və metrobus kimi elektrik nəqliyyatından istifadənin genişləndirilməsini zəruri və qaçılmaz edir;

9. Davamlı inkişaf konsepsiyasının əsas tələblərindən biri olan, gələcək nəsillər üçün təbii ehtiyatların qorunması və yaşayış səviyyəsinin yüksəldilməsi məsuliyyəti nəqliyyat sisteminin səmərəli qurulmasının stabil inkişaf prinsiplərinin əsasında həyata keçirilməsini zəruri edir. Məhz bu səbəbdəndir ki, nəqliyyat strategiyasının əsasında da sahənin idarə olunmasının dövlət məsələlərinin bölüşdürülməsi və sahibkarlar tərəfindən təsərrüfat funksiyalarının yerinə yetirilməsi qoyulmuşdur. Bu sahədə lazımi səmərəliliyin təmin olunması məqsədilə nəqliyyat sisteminin ayrı-ayrı elementlərinin inkişafının kordinasiyası, daşıma xidmətləri bazarında ədalətli rəqabət mühitinin, nəqliyyat sistemində vahid informasiya məkanının formalaşdırılması, ayrı-

ayrı nəqliyyat növlərinin inkişafı istiqamətində dövlət maraqlarının uzlaşdırılması və əlaqələndirilməsi zəruridir;

10. Milli nəqliyyat sistemi ayrı-ayrı regionlarda fəaliyyət göstərən nəqliyyat qovşaqlarından ibarətdir. Azərbaycanda fəaliyyət göstərən nəqliyyat qovşaqlarının əksəriyyəti müasir tələblərə cavab vermədiyi üçün tam potensialı ilə fəaliyyət göstərə bilmir. Eyni zamanda, burada qovşaqlararası əlaqələrin zəifliyi də öz mənfi təsirini göstərir. Bu baxımdan da, ölkəmizdə nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi və yeni nəqliyyat sisteminin formalaşmasının zəruri şərtlərindən biri də qovşaqların fəaliyyətinin canlandırılmasıdır. Bunun üçün, ayrı-ayrı qovşaqların müasir tələblərə uyğun yenidən qurulması, İKT avadanlıqlarının köməyi ilə qovşaqlararası əlaqələrin gücləndirilməsi, bütün qovşaqlar arasında daşıma əməliyyatlarının və sifarişlərin koordinasiya edilməsi zəruridir;

11. Aydındır ki, nəqliyyat vasitəsinə qoyulan hər bir manat vəsait əlavə yürüş deməkdir. Bu mənada, avtomobil təmir və texniki xidmətdən sonra xərclərə müvafiq olaraq, əlavə yürüş imkanı əldə edir. İndiki halda isə, praktikada bu özünü doğrultmur. Belə ki, avtoservis xidməti göstərən subyekt xidmətin alıcısı qarşısında heç bir məsuliyyət daşımır və ya bu məsuliyyət hər hansı bir normativ sənədlə tənzimlənmir. Ona görə də avtoservis müəssisələrində zamanətli xidmətlərə keçidin normativ-hüquqi əsasları işlənib hazırlanmalı və təmin edilməlidir;

12. Yeni nəqliyyat sisteminin qarşısında dayanan mühüm vəzifələrdən biri də daşımaların logistik təşkilidir. Daşımaların loqistik təşkili proses iştirakçıları arasında mövcud olan əlaqənin operativləşdirilməsi, bütün tərəflər üçün qəbul edilən və ümumi səmərəliliyə malik olan qarşılıqlı əlaqələrin formalaşdırılmasını tələb edir. Yalnız belə kompleks yanaşma ilə lazımi səmərəlilik və operativliyi təmin etmək mümkündür;

13. Məlumdur ki, əlverişli və çevik, davamlı inkişaf edən nəqliyyat sisteminin formalaşması müasir dövrdə qarşıda dayanan əsas vəzifələrdən biridir. Nəqliyyat sisteminin davamlılığı təhlükəsizlik, ekoloji təmizlik, çeviklik, müdafiə ehtiyaclarının təmin edilməsi, səmərəlilik, rəqabət qabiliyyətlilik, istismar keyfiyyətləri, mün-təzəmlik, rahatlıq, buraxma və daşıma qabiliyyəti, istismar xərclərinin azaldılması və s. kimi meyarlarla müəyyən olunur. Məhz, qeyd edilənlərin əsasında da aşağıdakıları

yeni nəqliyyat sisteminin əsas prioritetləri kimi qəbul etmək mümkündür:

- Nəqliyyatın bütün növləri üzrə infrastruktur təminatın təkmilləşdirilməsi. Burada yol-nəqliyyat kompleksinə aid olan hər bir təminat nəzərdə tutulur. Belə ki, yolların istismar keyfiyyətlərinin yüksəldilməsi ilə yanaşı, yol işarələri, istiqamətverici nişanlar və s. ən xırda infrastrukturlara qədər təminat nəzərdə tutulur;

- Yol-nəqliyyat kompleksində dövlət tənzimləmə funksiyalarının təkmilləşdirilməsi, struktur islahatlarının aparılması, antiinhisar tədbirlərinin gücləndirilməsi;

- Yol-nəqliyyat kompleksinin idarə edilməsində yeni texnika və texnologiyaların tətbiqi və çevik informasiya mübadiləsi şəbəkəsinin yaradılması ilə insan əməyinin minimumlaşdırılması;

- Milli və beynəlxalq bazarda nəqliyyat xidmətlərinin rəqabətə davamlılıq qabiliyyətinin yüksəldilməsi istiqamətində silsilə və ardıcıl tədbirlərin həyata keçirilməsi;

- Cəmiyyətin nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının dolğun şəkildə ödənilməsi, istehsalçı və istehlakçıların daşımalara olan tələbatının səmərəli şəkildə yerinə yetirilməsi, eləcə də bu məqsədlə ölkədaxili regionlararası nəqliyyat diskriminasiyasının aradan qaldırılması istiqamətində geniş miqyaslı tədbirlər planının işlənilib hazırlanması və həyata keçirilməsi;

- Yol-nəqliyyat kompleksində təhlükəsizliyin, ətraf mühitin mühafizəsinin və müdafiə ehtiyaclarının ödənilməsinin təmin edilməsi. Bu məqsədlə, maarifləndirmə işlərinin genişləndirilməsi və intensivləşdirilməsi;

- Yol-nəqliyyat kompleksi cəmiyyətin normal və gündəlik həyatının ayrılmaz zəruri şərtlərindən biridir. Ona görə də, qeyd edilən məsələlərdə vətəndaş cəmiyyətinin fəal iştirakının təmin olunması.

14. Aydındır ki, nəqliyyat sisteminin davamlı inkişaf prinsiplərinə uyğunlaşdırılması üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edən nəqliyyat növlərindən biri də dəmir yoludur. Bu sahənin köməyi ilə davamlı və səmərəli daşıma xidmətlərinin təmin edilməsi məqsədilə

- nəqliyyat sistemində sahəvi idarəetmə strukturunun bazar münasibətlərinə uyğunlaşdırılması və təkmilləşdirilməsi;

- müasir İKT avadanlıqlarının köməyi ilə nəqliyyat-servis xidmətlərinin təşkilinin

daha da operativləşdirilməsi;

- çevik manevr etmə imkanlarının formalaşdırılması ilə bütün növ daşıma sifarişlərinin dəstəklənməsi

- beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə müasir tələbata uyğun konteyner və multimodal daşımaların inkişaf etdirilməsi

15. Müasir iqtisadi inkişaf şəraitində ölkə ərazisində və beynəlxalq miqyasda daşımaların böyük əksəriyyətini həyata keçirən avtomobil nəqliyyatının inkişaf istiqamətlərini aşağıdakı kimi qəbul etmək olar:

- Beynəlxalq avtomobil daşımalarında milli yük daşıyıcılarının payının artırılması məqsədi ilə böyük yüklənmə qabiliyyətinə malik və ekoloji tələblərə cavab verən müasir nəqliyyat vasitələrinin sayının artırılması;

- Avtomobil nəqliyyatı ilə daşıma xidmətlərinin səviyyəsinin və iqtisadi səmərəliliyinin yüksəldilməsi məqsədilə müasir texniki xidmət sahələrinin yaradılması;

- Özəl sektorda yerli və beynəlxalq bazarda daşımaları həyata keçirməyə qadir milli daşıyıcı şirkətlərin fəaliyyətinin dəstəklənməsi;

16. İctimai nəqliyyat sistemində daşıma xidməti göstərən sürücülərin yol mədəniyyətinin yüksəldilməsi, sürücülük keyfiyyətlərinə və nəqliyyat vasitələrinin sanitariya vəziyyətinə nəzarətin gücləndirilməsi zəruridir. Bunun üçün sürücülərin müvafiq kurslara, treninqlərə cəlb edilərək onların sürücü-sərnişin münasibətləri, yol mədəniyyəti və s. istiqamətlərdə təlimatlandırılması məqsədəuyğun olardı;

17. Yük daşımalarının səmərəliliyinin artırılması məqsədilə istismar edilən nəqliyyat vasitələrinin yüklənmə qabiliyyətindən maksimum istifadəyə nail olmaq zəruridir. Bunun üçün müasir avadanlıqlarla təchiz edilmiş xüsusi mərkəzlərin (HUB) yaradılması, burada kompüter texnologiyasının köməyi ilə sifarişləri qəbul etmək və əldə edilmiş informasiyaları müvafiq istiqamətlərə ötürməklə məqsədə nail olmaq mümkündür. Belə mərkəzlərin ayrı-ayrı regionlarda fəaliyyət göstərən qovşaqları əhatə etməklə vahid portal əsasında yaradılması daha məqsədəuyğun olardı;

18. Qeyd edildiyi kimi, nəqliyyat sistemində mühüm məsələlərdən biri də ekoloji zərərlərlə bağlıdır ki, bu da bir çox hallarda avtonəqliyyat vasitələrinin istismar müddəti və texniki vəziyyəti ilə əlaqədardır. Ona görə də nəqliyyat vasitələrinin

istismar müddətinə müəyyən məhdudiyyətlərin tətbiq edilməsi və texniki baxış xərclərinin istismar müddətinə (illərinə) mütənasib olaraq müəyyən edilməsi məqsədəuyğun olardı;

19. Yeni texnika və texnologiyaların köməyi ilə nəqliyyat əməliyyatlarında, xüsusilə ictimai nəqliyyat sistemində nəgd ödənişlərin yığışdırılması və intellektual idarəetmə sisteminin keyfiyyətinin yüksəldilməsi zəruridir;

20. Araşdırmalar göstərir ki, yol-nəqliyyat sistemi Bakı şəhərinin ümumi ərazisinin 8-9%-ini tutur. Son illər avtonəqliyyat vasitələrinin sayının artması (2,3 dəfə) əhalinin təbii artımını keçib (11,2%). Ona görə də, ölkəyə daxil olan avtomobillərin mühərriklərinin Avropa ölkələri üçün müəyyənləşdirilmiş toksiklik normalarına uyğunluğu, EURO-4 və EURO-5 standartlarına keçid təmin edilməlidir;

21. Tədqiqatlar göstərir ki, iri şəhərlərin saatda 2-3 min nəqliyyat vasitəsinin hərəkət etdiyi küçə və prospektlərində səs səviyyəsi 90-95 db-dən yüksəkdir. Bu da bir sıra xəstəliklərin geniş yayılmasına, məhsuldarlığın aşağı düşməsinə səbəb olur. Hansı ki, küçələrin planlaşdırılması, ötürücülük qabiliyyəti, istismar vəziyyəti, yol örtüyünün keyfiyyəti, hərəkət sürəti və s. amillər də səs-küyün səviyyəsinə təsir edir. İstənilən halda isə, yeni nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması zamanı səs-küy amili də nəzərə alınmalı, səs yol verilən normaya uyğunlaşdırılması təmin edilməlidir;

22. Yeni nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasının əsas nəticələrindən biri də daşıma xidmətlərinin səmərəli təşkili imkanlarının artırılması olmalıdır. Müasir bazar münasibətləri şəraitində geniş miqyaslı marketinq araşdırmaları aparmadan, sığorta münasibətlərini inkişaf etdirmədən, nəqliyyat sisteminin fəaliyyətini müvafiq şəhərsalma planı ilə yaxından uzlaşdırmadan xidmətlərin səmərəli təşkili qeyri-mümkündür. Bu baxımdan da, nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti ilə şəhərsalma işlərinin yaxından əlaqələndirilməsi zəruridir;

23. Nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının maliyyə təminatı daşıma xidmətləri əsasında formalaşır. Bu baxımdan da daşıma xidmətləri, həm də müəyyən bir likvidlik səviyyəsinə malik olmalıdır. Likvidlik yalnız xidmətlərin reallaşdırılmasından gəlir nəticələrinə görə deyil, həm də xidmət istehlakının nəticələrinə görə, bütövlükdə istehlakçının seçim azadlığının ölçüsünü göstərir. Xidmətin likvidliyi təsərrüfat

subyektinin xidmətinin pul qarşılığında alıcıya qaytarılmasını təmin etmək hazırlığıdır. Eyni zamanda, xidmətin likvidliyi, həm də onun keyfiyyətinin, rəqabət qabiliyyətliliyinin göstəricisidir. Ümumilikdə isə, rəqabətə davamlılığa söykənən gəlirlilik də (likvidlilik) daha etibarlıdır. Araşdırmalara əsaslanaraq rəqabət mühitində formalaşan gəlirin qiymətini aşağıdakı düstur ilə hesablaya bilərik:

$$G_{raq.} = Q_{al.} + Q_{ist.}$$

Burada, $G_{raq.}$ – rəqabət mühitində formalaşan qiymət; $Q_{al.}$ – xidmətin alış qiyməti, maya dəyəri; $Q_{ist.}$ – rəqabət mühitində formalaşan gəlirdə istehlakçının payı.

24. Aydındır ki, gəlirlilik xidmətin səmərəliliyinin əsas şərtlərindən biridir və gəlirin onun əldə olunması üçün çəkilən xərclərə nisbəti ilə hesablanır. Eyni zamanda, bu, gəlirlilik göstəricisi üzrə rəqabətə davamlılığı da aydınlaşdırmağa imkan verir. Digər tərəfdən, müəssisənin indiki bazar payının əvvəlki dövrlə müqayisədə bazar payı dəyişikliyinə nisbətində də rəqabətə davamlılıq meyarlarından biri kimi baxmaq olar. Qeyd edilənlərin əsasında nəqliyyat müəssisəsinin rəqabətə davamlılıq göstəricisini, riyazi üslubda, belə ifadə edə bilərik:

$$R_{rd} = R_g * R_b ; \quad R_g = \frac{N}{n} ; \quad R_{rd} = \frac{N}{n} * R_b$$

Burada, R_{rd} – müəssisənin rəqabətə davamlılıq göstəricisi; R_g – müəssisənin gəlirlilik üzrə rəqabətə davamlılıq göstəricisi; R_b – bazar payının dinamikası üzrə müəssisənin rəqabətə davamlılıq göstəricisidir; N – müəssisə məhsulunun gəlirlilik əmsalı; n – seçmə üzrə məhsulun orta gəlirlilik əmsalıdır;

25. Müasir dövrdə nəqliyyat sistemində rəqabətin əsasını qısa vaxt ərzində ağır tonajlı yüklərin uzaq məsafələrə daşınması imkanları təşkil edir. Tədqiqatlar göstərir ki, nəqliyyat parkının ixtisaslaşma səviyyəsi ilə daşımaların səmərəliliyi biri-biri ilə sıx bağlıdır və ixtisaslaşma səviyyəsi 70% və daha çox olduqda keyfiyyətli daşımalar mümkündür. İxtisaslaşma 50%-dən aşağı olduqda isə parkın rəqabətqabiliyyətliliyi aşağı düşür. Ona görə də, yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafında ixtisaslaşmanın mühüm amil kimi nəzərə alınması vacibdir;

26. Nəqliyyat sisteminin rəqabətə davamlılığını ayrı-ayrı daşıyıcıların rəqabət qabiliyyətlilik səviyyəsi müəyyən edir. Rəqabətə davamlılığın qiymətləndirilməsi

zamanı, əsas göstəricilərdən biri də yüklərin vaxtında çatdırma qabiliyyətini xarakterizə edən daşıma qrafikləridir. Araşdırmalar göstərir ki, qrafiklər üzrə daşınmaların səviyyəsi nə qədər yuxarı olarsa, nəqliyyat müəssisəsinin rəqabətə davamlılığı da o qədər yüksək olar. Əgər qrafik üzrə yüklərin daşınma səviyyəsi 40% və daha az olarsa, bu halda nəqliyyat müəssisəsi istehlakçıya vaxtında və keyfiyyətli xidməti təmin etməyə qadir deyildir;

27. Nəqliyyat sisteminin təsiri ilə yaranan ekoloji problemlər, səs-küyün yolverilən həddən çox olması, meqapolislərdə bütün hərəkət iştirakçıları üçün lazımi şəraitin olmaması və bunun yaradılması zəruriliyi meqapolislər üçün xüsusi nəqliyyat planlarının işlənməsini, mərkəzi küçələrə nəqliyyat vasitələrinin girişinin məhdudlaşdırılmasını tələb edir.

İstifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısı

Azərbaycan dilində

1. Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası. Bakı: 12 noyabr 1995-ci il;
2. Azərbaycan Respublikasının Qanunlar Külliyyatı. Kitab II, III. Bakı, Qanun, 1997;
3. Azərbaycan Respublikasının “Avtomobil yolları haqqında” Qanunu. Bakı şəhəri, 22 dekabr 1999-cu il, № 778-IQ;
4. Azərbaycan Respublikasının “Avtomobil nəqliyyatı haqqında” Qanunu. Bakı şəhəri, 01 aprel 2008-ci il;
5. Azərbaycan Respublikasının “Nəqliyyat haqqında” Qanunu. Bakı şəhəri, 11 iyun 1999-cu il, № 683-IQ;
6. “Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi haqqında” Əsasnamə. “Azərbaycan” qəzeti, 11 iyun 2003-cü il;
7. “Azərbaycan 2020-gələcəyə baxış” İnkişaf Konsepsiyası. <http://www.e-qanun.az/framework/25029>;
8. “Azərbaycan Respublikasının milli iqtisadiyyat perspektivi üzrə Strateji Yol Xəritəsi”. <https://static.president.az/pdf/38542.pdf>;
9. “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər”. <https://president.az/az/articles/view/50474>;
10. “Azərbaycan Respublikasının Milli Təhlükəsizlik Konsepsiyası”. <http://www.e-qanun.az/framework/13373>
11. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin “Azərbaycan Respublikasında ekoloji cəhət-dən dayanıqlı sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Proqram”ının təsdiq edilməsi haqqında 18 fevral 2003-cü il tarixli Fərmanı;
12. Azərbaycan Respublikasında sosial iqtisadi inkişafın sürətləndirilməsi tədbirləri. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı, «Azərbaycan» qəzeti, 2003, 25 noyabr;
13. “Azərbaycan Respublikası regionlarının 2009-2013-cü illərdə sosial-iqtisadi inkişafı Dövlət Proqramı”, “Respublika” qəzeti, 16 aprel 2009-cu il;
14. “Azərbaycan Respublikası regionlarının sosial-iqtisadi inkişafına dair Dövlət

Proqramı (2004-2008-ci illər)”, Bakı, “Nurlar”, 2004-cü il;

15. “Azərbaycan Respublikasının “Yoxsulluğun azaldılması və iqtisadi inkişaf üzrə Dövlət Proqramı (2003-2005-ci illər)”. Bakı, “R.N.Novruz-94” nəşr., 2003;

16. Azərbaycan Respublikasının Ekoloji qanunvericiliyi. Normativ hüquqi aktlar toplusu, Qanun, I-cild, 2006, II-cild, 2007;

17. Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Sektorunun İnkişafı Strategiyası. <https://silo.-tips/download/azbaycan-respublikasnn-nqliyyat-sektorunun-nkiyf-strategiyas>;

18. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006-2015-ci illər) Dövlət Proqramı;

19. Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair Dövlət Proqramı (2006-2015-ci illər);

20. “HEYDƏR ƏLİYEV yolu - Azərbaycan inkişafın yeni mərhələsində”. “Azərbaycan” nəşriyyatı, 2007; 862 s.;

21. “HEYDƏR ƏLİYEV və Azərbaycan”. “Azərbaycan” nəşr., 2008, 838 s.;

22. “HEYDƏR ƏLİYEV irsi Azərbaycanın davamlı inkişaf strategiyası”. “Azərbaycan” nəşriyyatı, 2006; 783 s.;

23. “Azərbaycan Respublikasının ekoloji cəhətdən dayanıqlı sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Proqramı (2002-2005-ci illər)”, Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyi, Bakı, 2002;

24. “Davos: Qlobal iqtisadiyyatın üfüqləri”. Bakı, Azərnəşr, 2000, 86 s.;

25. “Qloballaşma mühitində milli iqtisadi inkişaf modelinin formalaşması problemləri”. Kol. monoqrafiya, AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, Bakı, “Avropa”, 2010, 184 səh.;

26. Abdullayev, K. “Azərbaycanda nəqliyyat və turizm sektorlarının davamlı inkişafı: problemlər və perspektivlər” / K.Abdullayev və b. Bakı: “Avropa” nəşr., 2011, 238 səh.

27. Adıgözəlov, K. “Zəngəzur dəhlizi: regional və qlobal geosiyasətdə yeri və rolu” / K.Adıgözəlov / <http://newtimes.az/az/experts/7444>;

28. Aliyev, İ.H. “Azərbaycan Respublikasının 2003-2011-ci illər ərzində sosial-iqtisadi inkişaf dinamikasının müqayisəli təhlili” // İ.H.Aliyev AMEA II, Elmi əsərlər,

2013, №1, səh.4-16;

29. Aliyev, İ.H. “Milli iqtisadiyyat: modernləşmə və davamlı inkişaf” / İ.H.Aliyev, S.Y.Hüseynov, A.M.Əsədov. Bakı: “Avropa” nəşriyyatı, –2012, –419 səh.

30. Babayev, Ə.P. “Azərbaycanın davamlı inkişafının möhkəm təməli” / Ə.P.Babayev. Bakı: Azərbaycanın vergi jurnalı, –2012, №3, –s.22-29.

31. Babayev, Ə.P. “Davamlı inkişafa təminat yaradan müstəqillik konsepsiyası” / Ə.P.Babayev. Bakı: Azərbaycanın vergi jurnalı, –2013, №3, –s.35-41

32. Bağirov, S.M. “Dəmiryol nəqliyyatı” / S.M.Bağirov. Bakı: Çarşıoğlu, –2002, –328 səh.

33. Baxşəliyev, R. “Azərbaycan Avrasiyanın ən səmərəli logistika mərkəzinə çevrilir” / R. Baxşəliyev. Bakı: Azərbaycan qəzeti, 16 may 2018-ci il;

34. Balaqadaşova Ü.Z. “Yaşıl iqtisadiyyat dayanıqlı inkişafın əsas istiqaməti kimi” / Ü.Z.Balaqadaşova. Bakı: “Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin Elmi Xəbərləri”, –2014, 2-ci cild, aprel-iyun, s.199-204;

35. Bayramov, M.İ. “Sərnişin avtomobil daşımalarının texnologiyası, təşkili və idarə edilməsi” / M.İ.Bayramov və b. Bakı: –2008, 163 səh.;

36. Cabbarov, M.Ə. “Nəqliyyat və tikinti sektorlarında fəvqəladə halların yaranma səbəbləri, sosial-iqtisadi və ekoloji nəticələri” // M.Ə.Cabbarov / AzMİU, “İnşaat kompleksində riskin qiymətləndirilməsi və təhlükəsizlik problemləri” mövzusunda Beynəlxalq konfrans, Bakı: 25-26 aprel 2013, səh.-34;

37. Cavadov, Ə.Ə. “Daşımalar və vahid nəqliyyat sistemi” / Ə.Ə.Cavadov. Bakı: “Təhsil” NPM, –2014, 360 səh.;

38. Cümşüdoğ, S.Q. “Avtomobil nəqliyyatının iqtisadiyyatı” / S.Q.Cümşüdoğ. Bakı: Maarif, –2000, –239 s.

39. Cümşüdoğ, S.Q. “Nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf istiqamətləri (avtomobil nəqliyyatı təmsalında)” / S.Q.Cümşüdoğ, A.M.Əsədov. “TI-MEDIA” NPM, Bakı: –2008, –152 s. ;

40. Eyvazov, E.T. “Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları” / E.T.Eyvazov. Bakı: Elm və təhsil, –2019, –336 s.

41. Əhmədov, B.S. “Makroiqtisadi siyasətin investisiya fəallığına təsiri: nəzəri və

praktiki aspektlər” / B.S.Əhmədov. Bakı, “Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin Elmi Xəbərləri”, 2013, 1-ci cild, yanvar-mart, səh.31-44;

42. Əhmədov, M.A. “Astara-Rəşt dəmir yolu bütün Avrasiya regionu üçün yeni imkanlar açacaq” / M.A.Əhmədov. Bakı: AzərTac, 3 aprel 2018-ci il.

43. Əhmədov, M.A. “Qloballaşma və milli iqtisadiyyatın formalaşması” / M.A.Əhmədov. Bakı: “Azərneşr”, –2003, –520 s.

44. Əhmədov, M.A. “Milli iqtisadiyyatın davamlı inkişafa keçid strategiyası: makroiqtisadi aspektlər və müasir reallıqlar” // M.A.Əhmədov. Bakı: “Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin Elmi Xəbərləri”, 2016, 4-cü cild, iyul-sentyabr, səh.11-23.

45. Əhmədov, M.M. “Xidmət sahələrinin marketinqi” / M.M.Əhmədov Bakı: “İqtisad Universiteti” Nəşriyyatı, –2015, –372 səh.

46. Əhmədov, Z.H. “Təsərrüfat subyektlərinin rəqabət üstünlüklərinin təmin edilməsinin logistik şərtləri və onlara təsir edən amillər” / Z.H.Əhmədov. Bakı, “Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin Elmi Xəbərləri”, –2017, 1-ci cild, yanvar-mart, –s.227-236.

47. Ələkbərov, U.K. “Davamlı insan inkişafının əsasları” / U.K.Ələkbərov. Bakı: Təhsil, –2007, –132 səh.

48. Ələsgərov, A.K. “Bazar iqtisadiyyatı şəratində Azərbaycanın milli iqtisadiyyatının dayanıqlı inkişafının əsas istiqamətləri” / A.K.Ələsgərov, G.Z.Yüzbaşova və b. Bakı: Elm, –2008, –188 s.

49. Əlirzayev, Ə.Q. “Sosial sferanın iqtisadiyatı və idarə edilməsi” / Ə.Q.Əlirzayev. Bakı: “İqtisad Universiteti” nəşriyyatı, –2010, –326 səh.

50. Əliyev, A. “İpək Yolu” bəşəriyyətin tərəqqi yoludur” / A.Əliyev, Ə.Qasımov, N.Qasımov. Bakı: Səda, –1999, –177 s.

51. Əliyev, E.Ə. “Bakı şəhərində hərəkətin təhlükəsizliyinə təsir edən amillər və onların aradan qaldırılması yolları” // E.Ə.Əliyev. “Nəqliyyat hüququ” elmi-təcrübi, publisistik jurnal, Bakı: –2006, №2, –səh.25-31.

52. Əliyev, E.Ə. “Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər” / E.Ə.Əliyev. Bakı: “Zərdabı LTD” MMC, –2006, –360s.

53. Əliyev, Ş.T. “Xüsusi iqtisadi zonalarda vergilərin mühüm aspektləri” // Ş.T.Əliyev. Bakı, 2014, Azərbaycanın vergi jurnalı, –2014, №2, –s.143-154;
54. Əliyev, T.N. “Klasterlər: beynəlxalq təcrübə və innovativ inkişaf” / T.N.Əliyev. Bakı: “Elm və təhsil”, –2019, –532 səh.
55. Əliyev, Ü.Q. “İqtisadiyyatın şaxələndirilməsi və sahibkarlıq formalarının inkişafı” // Ü.Q.Əliyev. Bakı: “Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin Elmi Xəbərləri”, –2016, 4-cü cild, oktyabr-dekabr, səh.4-11.
56. Əliyev, Ü.Q. “Milli iqtisadiyyatın iqtisadi təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin nəzəri və praktiki aspekti”// Ü.Q.Əliyev. Bakı: AMEA-nın İqtisadiyyat İnstitutunun Xəbərləri, –2015, №5, –səh.29-35.
57. Əsədov, A.M. “Azərbaycan Respublikasında avtomobil nəqliyyatının inkişaf perspektivləri” // A.M.Əsədov. AzTU, “Elmi Əsərlər” №1, –2009, –s.66-69.
58. Əsədov, A.M. “Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində ekoloji təhlükəsizliyin təmin edilməsi yolları” // A.M.Əsədov./ AMAA, akad. A.Paşayevin 75 illiyinə həsr edilmiş Beynəlxalq Konfransın materialları, Bakı: 12-14 fevral 2009, II hissə, –s.126-131;
59. Əsədov, A.M. “Azərbaycan Respublikasında davamlı iqtisadi inkişafın təmin olunmasında nəqliyyat sisteminin rolu” // A.M.Əsədov / AMEA II, Elmi əsərlər, – 2010, №1, –s.28-33
60. Əsədov, A.M. “Azərbaycanda milli nəqliyyat sisteminin formalaşmasında və davamlı inkişafında beynəlxalq layihələrin rolu” // A.M.Əsədov / AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, Xəbərlər, –2010, №1, –s.48-54;
61. Əsədov, A.M. “Azərbaycanda tranzit xidmətlərinin təşkili və təkmilləşdirilməsi istiqamətləri” // A.M.Əsədov/ AKU, “Kooperasiya” jurnalı, – 2013, №3(30), –s.134-140;
62. Əsədov, A.M. “Yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması qlobal məkana sürətli integrasiyanın zəruri şərtidir” // A.M.Əsədov / AU, “Müasir dünyada integrasiya və müqavimət prosesləri” Beynəlxalq konfransın mater., Bakı: “Elm və təhsil”, –2012, – s.174-178.
63. Əsədov, A.M. “Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafı: elmi-nəzəri əsasları və perspektivləri” / A.M.Əsədov.

Bakı: Mo-noqrafiya, –2013, “Avropa” nəşr., –352 səh.

64. Əsədov, A.M. “Azərbaycan Respublikasının müstəqilliyi illərində nəqliyyat siyasəti” // A.M.Əsədov / Ümummilli lider H.Əliyevin anadan olmasının 90 illik yubileyinə həsr olunmuş “Azərbaycanın sosial-iqtisadi inkişadının aktual problemləri” elmi-praktiki konfransın materialları, BBU, –2013, səh.180-186;

65. Əsədov, A.M. “Nəqliyyat sistemində rəqabət qabiliyyətliliyin təmin edilməsinin nəzəri metodoloji əsasları” // A.M.Əsədov / AMEA İqtisadiyyat İns., Xəbərlər, –2013, №3, səh.32-37.

66. Əsədov, A.M. “Davamlı inkişaf şəraitində nəqliyyat sisteminin başlıca vəzifələri” // A.M.Əsədov/ AMEA, “Gənc Tədqiqatçı” Elmi-prak. jurn., I cild, –2015, №1, –səh.92-98;

67. Əsədov, A.M. “Meqapolislərdə avtobusla sərnəşin daşımalarının səmərəli təşkili” // A.M.Əsədov / “İpək yolu” jurnalı, AU, –2015, №2, səh.99-113;

68. Əsədov, A.M. “Nəqliyyat və ekoloji təhlükəsizlik: “Yaşıl nəqliyyat sistemi”nin formalaşdırılması və inkişafı” // A.M.Əsədov / “İqtisadiyyatın davamlı inkişafı: problemlər və perspektivlər” mövzusunda Beynəlxalq konfrans, SDU, 27-28 aprel 2016, I hissə, səh. 273-276.

69. Əsədov, A.M. “Avtomobil nəqliyyatı ilə daşıma xidmətləri göstərən təsərrüfat subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliliyi” // A.M.Əsədov / “İqtisadiyyatın rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi yolları”, SDU, –2017, oktyabr, səh.20-21;

70. Əsədov, A.M. “Yaşıl nəqliyyat sistemi”nin formalaşdırılması davamlı inkişafın başlıca tələbi kimi” // A.M.Əsədov / AU, “Davamlı inkişaf və humanitar elmlərin aktual problemləri” Beynəlxalq konfransı, 12 aprel 2018, səh.144-150;

71. Əsədov, A.M. “Davamlı inkişaf şəraitində nəqliyyat sistemində idarəet-mənin təkmilləşdirilməsi istiqamətləri. Ümummilli lider H.Əliyevin anadan olma-sının 97-ci ildönümünə həsr edilmiş IV Beynəlxalq elmi konfrans, Bakı Mühəndislik Akademiyası, 05 iyun 2020-ci il, III Seksiya, səh. 10-16 ;

72. Əsədov, A.M. “Regional nəqliyyat qovşaqları arasında intellektual idarəet-mə daşımaların logistik təşkilinin zəruri şərtidir” // A.M.Əsədov/ “Davamlı inkişaf strategiyası: qlobal trendlər, milli təcrübələr və yeni hədəflər” Beynəlxalq Elmi

Konfrans, Mingəçevir Dövlət Universiteti, 10-11 dekabr 2021, səh.184-188;

73. Əsədov, A.M. “Müasir dövrdə logistik yanaşmanın mahiyyəti və əhəmiyyəti” // A.M.Əsədov / “2nd International science and engineering conference” materialları, Bakı Mühəndislik Universiteti, 26-27 noyabr 2021, səh.284-286;

74. Əsədov, A.M. “Zəngəzur dəhlizinin açılmasının region ölkələri üçün siyasi-iqtisadi əhəmiyyəti”. // A.M.Əsədov/ SDU, “İnformasiya cəmiyyətində iqtisadiyyatın davamlı inkişaf problemləri” beynəlxalq elmi konfransın materialları, 16-17 dekabr 2021, səh.43-46;

75. Əsgərov, Ə. “Davamlı insan inkişafı” / Ə.Əsgərov və b. Bakı: “İqtisad universiteti” nəşriyyatı, –2009, – 600 səh.

76. Əyyubov, V. “Azərbaycan milli iqtisadiyyatının davamlı inkişafının strateji hədəfləri “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər” kontekstində” // V.Əyyubov, Z.Əyyubov / AMEA Xəbərlər, İqtisadiyyat seriyası, – 2021, №3, –səh.21-28.

77. Gənciyev, G.Ə. “Beynəlxalq iqtisadi münasibətlər: müasir vəziyyət və inkişaf problemləri” / G.Ə.Gənciyev. Bakı: Elm, –2005, –258 s.

78. Hacıyev, Ə.V. “Strateji Yol Xəritəsi postneft dövrünün inkişaf modelini yaradır” / Ə.V.Hacıyev. Bakı: AzərTac, 8 fevral 2017-ci il;

79. Hacızadə, E.M. “Dünya iqtisadiyyatı və Azərbaycan” / E.M.Hacızadə. Bakı: Letterpress, –2018, –912 s.

80. Həsənlı, Y. “Azərbaycan iqtisadiyyatının sahələrarası əlaqələrinin modelləşdirilməsi” / Y.Həsənlı. Bakı: Elm, –2011, –205 səh.

81. Həsənlı, Y.H. “İqtisadiyyatın təşkili, əsas sualları və təhsil”. Bakı: “Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin Elmi Xəbərləri”, 2017, 5-ci cild, aprel-iyun, səh.17-24.

82. Həsənov, E.B. “Nəqliyyat sisteminin səmərəli idarə edilməsində islahatların prioritet istiqamətləri” / E.B.Həsənov. AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, 2009, fəlsəfə doktorluğu dissertasiya işi, 153 səh.

83. Hümbətov, F.D. “Müasir beynəlxalq münasibətlərdə enerji diplomatiyası” / F.D.Hümbətov. Bakı: ADMİU, –2018, –356 səh.

84. Hüseyinov, H.Ə. “BMT-nin dayanıqlı inkişaf məqsədlərinin sosial siyasətin

formalaşdırılmasında rolu” / H.Ə.Hüseynov. Bakı: “Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin Elmi Xəbərləri”, - 2018, 6-cı cild, iyul-sentyabr, səh.41-54;

85. Hüseynov, M.C. “Bazar iqtisadiyyatına keçid şəraitində aqrar sahənin dayanıqlı inkişaf problemləri: Azərbaycan Respublikasının materialları əsasında”. İqtisad elmlər doktoru alimlik dərəcəsi almaq üçün dissertasiya, Azərbaycan Respublikası Kənd Təsərrüfatı Nazirliyi, Azərbaycan Elmi-Tədqiqat Kənd Təsərrüfatının İqtisadiyyatı və Təşkili İnstitutu. Bakı: 2008.

86. Hüseynov, S.Y. “Davamlı inkişafa keçilməsinin konseptual istiqamətləri” // S.Y.Hüseynov. AzTU-nun elmi əsərləri, Humanitar elmlər seriyası. –2002, XI cild, №2, səh. 43-51.

87. Hüseynov, S.Y. “Davamlı insan inkişafının strateji istiqamətləri” / S.Y.Hüseynov. Bakı: Adiloğlu, –2003, –264 s.

88. Hüseynov, S.Y. “Azərbaycanın tranzit imkanları davamlı iqtisadi inkişafın mühüm amilidir” / S.Y.Hüseynov. Naxçıvan Dövlət Universitetinin Elmi əsərləri, Tarix və İctimai elmlər seriyası, –2010, № 1(29), səh. 280-285;

89. Hüseynov T.H. “Azərbaycanın milli iqtisadi inkişaf modeli: nəzəriyyə və praktika” / S.Y.Hüseynov. Bakı: Elm, 2015, –466 səh.

90. Hüseynova, X.M. “Davamlı inkişafın idarəedilməsinin əsas fərqləndirici cəhətləri” / X.M.Hüseynova. Bakı: AMEA II-nun Xəbərləri, –2015, №5, səh.21-28;

91. Hüseynova, M.S. “Nəqliyyat-logistika sisteminin təşkilində və inkişafında dünya təcrübəsinin aktual aspektləri” / M.S.Hüseynova. Bakı, AMEA-nın xəbərləri, İqtisadiyyat seriyası, –2020, №6, səh.117-184;

92. Xəlilov, T.Ə. “Azərbaycanın davamlı iqtisadi inkişafının təmin olunmasında nəqliyyat xidmətlərinin rolu” / T.Ə.Xəlilov. AzTU, Elmi əsərlər, –2010, №1, –səh. 26-32;

93. İmanov, T.İ. “Logistikanın əsasları” / T.İ.İmanov. I Hissə və II Hissə, Bakı: Təhsil NPM, –2005, I Hissə 474 səh., II Hissə 670 səh.;

94. İsgəndərov, R.K. “Elmi-texniki tərəqqi: sosial-iqtisadi aspektlər” / R.K.İsgəndərov. Bakı: Elm və təhsil, –2010, –636 səh.

95. Kərimli, İ. “Qarabağ regionunun iqtisadi dirçəliş yolu: beynəlxalq investisiya

əməkdaşlığının əsas istiqamətləri” / İ.Kərimli, Ş.Əzizov . Bakı: Azərbaycan Vergi jurnalı, 1(141), –2021, səh.133-141.

96. Kərimov, E.N. “Azərbaycanda müəssisələrin rəqabət qabiliyyətliliyinin mövcud vəziyyətinin təhlili” // E.N.Kərimov, A.A.Hüseynova. Bakı: AMEA-nın Xəbərləri İqtisadiyyat seriyası, –2015, №4, –səh.35-43.

97. Kotler, F. “Marketinqin əsasları” / F.Kotler. Bakı: –1993, –559 səh.

98. Qasimov, E.F. “Regionun iqtisadi inkişafında nəqliyyat amili” // E.F.Qasimov / “Qloballaşma prosesində Qafqaz və Mərkəzi Asya: iqtisadi və beynəlxalq münasibətlər” II Beynəlxalq Konqresin materialları, Qafqaz Universiteti, 02-05 may 2007, c.496-503;

99. Quliyev, R.R. “Azərbaycan iqtisadiyyatı: gələcəyə optimist baxış” / R.R.Quliyev. <https://unec.edu.az/azerbaycan-iqtisadiyyati-geleceye-optimist-baxis/>;

100. Mahmudov, C.İ. “Regionlararası fərqlər və regional tarazlığın təmin edilməsi istiqamətində atılan addımlar” / C.İ.Mahmudov. Bakı, “Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin Elmi Xəbərləri”, 2019, 7-ci cild, yanvar-mart, səh. 115-127;

101. Manafov, Q.N. ”Müasir iqtisadi islahatlar şəraitində Azərbaycanda sahibkarlığın inkişafına konseptual yanaşma”. Bakı, “Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin Elmi Xəbərləri”, 2017, 5-ci cild, iyul - sentyabr, səh.6-16;

102. Manafova, B. “TRASEKA proqramı və onun iqtisadi əhəmiyyəti”. “Qloballaşma prosesində Qafqaz və Mərkəzi Asya: iqtisadi və beynəlxalq münasibətlər” II Beynəlxalq Konqresin materialları, QU, 02-05 may 2007, c.503-509;

103. Mehdiyev, R.Ə. “Azərbaycan: Qloballaşma dövrünün tələbləri” / R.Ə.Mehdiyev. Bakı: “XXI- Yeni Nəşrlər Evi”, –2005, –464 s.

104. Mehdiyev, R.Ə. “Gələcəyin strategiyasını müəyyənləşdirərkən: modernləşmə xətti” / R.Ə. Mehdiyev / “Xalq qəzeti”, 16.01.08.

105. Məmmədov, Z.S. “Azərbaycan Respublikasının region ölkələrinə integrasiyası” / Z.S.Məmmədov. Bakı: “MBM”, –2015, –368 səh.

106. Məmmədov, Z.S. “İqtisadi inkişafın nəqliyyat faktoru” / Z.S.Məmmədov. Bakı: Elm, –2003, –380 səh.

107. Məmmədov, E.Y. “İqtisadi problemləri necə həll etməli”.

<https://unec.edu.az/iqtisadi-problemleri-nece-hell-etmeli-professorun-teklifleri/>;

108. Muradov, Ə.C. “İqtisadi inkişafda universitet təhsilinin artan rolu” // Ə.C.Muradov. Bakı: “Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin Elmi Xəbərləri”, – 2017, 5-ci cild, aprel-iyun, səh.5-16.

109. Nadirov, A. “Azərbaycan iqtisadiyyatının daima yüksələn müstəqillik dövrü” / A.Nadirov. Bakı: Elm, –2012, –359 s.

110. Nəsirov, Ə.Y. “Azərbaycanda tranzit xidmətlərinin təşkili və təkmilləşdirilməsi” / Ə.Y.Nəsirov. AKU, “Kooperasiya” jurnalı, –2013, №3, –s.134-140;

111. Nəsirov, Ə.Y. “Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin regional inkişafa təsir istiqamətləri” / Ə.Y.Nəsirov. Qafqaz Universiteti, “Qloballaşma prosesində Qafqaz və Mərkəzi Asiya”, III Beynəlxalq konfrans, Bakı: 15-17 noyabr 2010, –səh. 64-67.

112. Novruzov, V.T. “İnkişaf və tərəqqinin Heydər Əliyev modeli” / V.T.Novruzov. Bakı: Azərnəşr, –2004, –288 səh.;

113. Nuriyev, Ə.X. “Azərbaycanda iqtisadi inkişaf və modernləşmə siyasətinin konseptual əsasları” / Ə.X.Nuriyev. Bakı: “Avropa” nəşr., –2013, –417 səh.

114. Paşayev, Ə.Z. “Azərbaycanın nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşunun səmərəliliyinin yüksəldilməsi istiqamətləri” / Ə.Z.Paşayev. Bakı: “Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin Elmi Xəbərləri”, –2018, 6-cı cild, aprel-iyun, səh.117-127;

115. Rəhmanov, F.P. “Sosial sfera və sosial siyasət” / F.P.Rəhmanov. Bakı: AR DİA, –2021, 437 səh.

116. Rəqabətqabiliyyətli iqtisadiyyatın inkişafında davamlılığın təmin olunması. AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, Bakı: “AVROPA”, –2013, –176 s.

117. Rzayev, A.Y. “Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları” / A.Y.Rzayev. Bakı: “İqtisad Universiteti” nəşriyyatı, –2020, –514 səh.;

118. Rzayev, İ.M. “Azərbaycan Respublikasında regionların davamlı sosial-iqtisadi inkişafı: mövcud vəziyyət və gələcək perspektivlər” / İ.M.Rzayev. Bakı: Elm, –2010, –468 səh.

119. Salahov, R.M. “Azərbaycanın xidmət sferasının dövlət tənzimlənməsinin təkmilləşdirilməsi problemləri” / R.M.Salahov. Bakı, “Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin Elmi Xəbərləri”, –2014, 2-ci cild, yanvar-mart, s.170-179.

120. Sarıyev, R. “İnsan-təbiət münasibətlərinin optimallaşdırılması: hüquqi və mə-nəvi amillərin vəhdəti” / R. Sarıyev. Bakı: “Adiloğlu”, –2004, –231 səh.
121. Səmədzadə, Z.Ə. “Böyük İpək Yolunun bərpası regionda iqtisadi əməkdaşlığın yüksək səviyyəyə çatmasını təmin edəcək” // Z.Ə.Səmədzadə / <http://modern.az/az/news/106657#gsc.tab=0>, 13.07.2016;
122. Səmədzadə, Z.Ə. “Qədim İpək Yolu ilə Azərbaycandan ildə 18-20 milyon ton yük daşına bilər” // Z.Ə.Səmədzadə / Bakı, “İki sahil” qəzeti, 11 sentyabr 2018;
123. Stiqlis, C.E. “Qloballaşma və onun doğurduğu narazılıqlar” / C.E.Stiqlis. İqtisadi İslahatlar Mərkəzi, Xəzri Ekspres, Bakı-2004, 317s.;
124. Şahmarov, Ə.Ə. “Davamlı İnkişaf və ekoloji təhlükəsizlik problemləri” / Ə.Ə.Şahmarov. Bakı: “Adiloğlu”, –2006, –184 səh.
125. Şəkərəliyev, A.Ş. “Dövlətin iqtisadi siyasəti: reallıqlar və perspektivlər” / A.Ş.Şəkərəliyev. Bakı: İqtisad Universiteti, –2009, –415 səh.
126. Şiri, S. “Azərbaycan Respublikasının davamlı iqtisadi inkişafı və beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri”. AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, “Azərbaycan iqtisadiyyatında keçid dövrünün başa çatması: təhlil və nəticələr. Milli inkişaf modelinin formalaşması problemləri”, Beynəlxalq konfransın materialları, səh.212-213.
127. Tağıyev, K. “Avtomobil bu gün və gələcək” / K.Tağıyev, M.Talibi. Bakı: ABU, –2001, –247 səh.
128. Vəliyev, D.Ə. “Beynəlxalq layihələrin milli nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafına təsir istiqamətləri: TRACECA proqramının formalaşması mərhələləri və regionda nəqliyyat sisteminin inkişafı”. Azərbaycan Universiteti, “İpək yolu”, –2010, №2, –s.37;
129. Vəliyev, D.Ə.“Beynəlxalq iqtisadiyyat” / D.Ə.Vəliyev, A.M.Əsədov. Bakı: “Avropa” nəşriyyatı, –2012, –407 səh.
130. Zəngin, E. “Davamlı İnkişaf və vahid ekoloji siyasət: Türkiyə və Azərbaycan” / E.Zəngin. Bakı: –2007, –234 səh.

131. Babacan M. “Lojistik sektörünün ülkemizdeki gelişimi ve rekabet vizyonu”.
<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/556816>;
132. Çöllü D.A., Akgün L.” Nakliyat firmalarının muhasebe ve finansman sorunları: Iğdır ilinde bir araştırma”. Türkiye, Iğdır, Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi, Cilt:12, Sayı: 22, Ocak 2020, ss. 90-115;
133. Daşkan E.Ş.“Türkiye’de lojistik sektörünün gelişimi ve gelecek öngörülleri”. İstanbul Ticaret Üniversitesi, 2016.
134. Demirci E. “Lojistik İlkeleri, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi”. İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi, 2000, 69 s.;
135. Ersel H.F., “Türk Lojistik Altyapısının İntermodal Taşımacılık Açısından Değerlendirilmesi”. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyon Kocatepe Üniversitesi, 2014, 18 s.;
136. Nalbantçılar A.B. “ Tedarik Zinciri Yönetiminde Alıcı-Tedarikçi İlişkileri ve Makine Tedarikçisi Seçimi Probleminin AHP ile Çözümlemesi”. Selçuk Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya2012, 23 s.;
137. Tanyaş M. “İstanbul lojistik sektör analizi raporu”. İstanbul, Şubat, 2015, 198 s.;
138. Yeşilyurt S., Çapraz C. “Ölçek Geliştirme Çalışmalarında Kullanılan Kapsam Geçerliliği İçin Bir Yol Haritası”. Erzincan Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi, 2018, 20 (1), s. 251-264;
139. Zengin E., Asadov A. “Çevre Sorunlarının Yerel Özellikleri ve Üsküdar Örneği”. İstanbul Üniversitesi, “Sosyal siyaset konferansları dergisi”, Türkiye, 2010, № 59, səh. 149-178; <https://iupress.istanbul.edu.tr/tr/journal/jspc/article/cevre-sorunlari-nin-yerel-ozellikleri-ve-uskudar-ornegi>;
140. Zengin E., Asadov A.Türkiye ve Azerbaycan örneğinde boru hatları ulaştırmasının çevre üzerindeki etkileri. “Zonguldak Karaelmas” Üniversitesi, “Sosyal Bilimler Dergisi”, Türkiye, 2009, № 9 (5), səh. 97-108.

141. «Взаимосвязь между транспортом и экономическим развитием». Европейская экономическая комиссия Комитет по внутреннему транспорту. 15-ая сессия, 2-4 сентября 2002 года;
142. «Межправительственное соглашение по сети азиатских автомобильных дорог». http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/asian_highwaynetwork.pdf;
143. «Оценка уровня загрязнения атмосферного воздуха». Ижевски, 2010, 120 стр.;
144. «Порядок определения выбросов загрязняющих веществ автотранспортными средствами в атмосферный воздух». Нормы и метод расчета выбросов загрязняющих веществ от легковых автомобилей. М.: МГАДУ 2010, 56 стр.;
145. «Разработка проекта транспортной стратегии Российской Федерации на период до 20 года» Руководитель разработки д.е.н., проф. В.И.Арсенов. М.: 2007, 20 стр.;
146. Абалонин, С.М. «Конкурентоспособность транспортных услуг». Москва, Академкнига, 2004, 299 стр.;
147. Абрамова, А.С. «Оценка уровня развития конкурентных преимуществ дорожного предприятия». Экономика транспортного комплекса: сб. науч. тр., Х.: ХНАДУ, 2008, с.7-16;
148. Агуреев, И.Е. «Транспортная Экология». ТулГУ, 2009, 217 стр.;
149. Аксенов, И.Я. «Единая транспортная система», Учебник для вузов, М.: Высшая школа, 1991, 383с.
150. Алиев, А.Б. “Экономика транспорта”. Б.: «Тефеккюр» ИПЦ, 2003, 436 стр.;
151. Алиев, А.Б. «Теория организации дорожного движения и безопасность на автотранспорте». Баку, Чашыоглы, 2000, 438 стр.;
152. Алиев, А.Б. «Экономика строительства транспортных коммуникаций (автомобильные дороги и аэродромы)» / А.Б.Алиев, Л.М.Ибрагимли. и др. Баку, «Mars Print», 2014, 464 стр.;

153. Алиев, К.А. «Теория управления дорожным движением и его техническое обеспечение». Баку, Чашыоглы, 2000, 362 стр.;

154. Архипова, В.П. «Экономическая эффективность внедрения автоматизированной системы контроля и учета пассажиров городского общественного транспорта». Московского автомобильно-дорожного института, диссертации на соискание степени кандидата экономических наук. М.:, 2008, 152 стр.;

155. Асадов, А.М. «Инновация - как важный фактор развитие сферы обслуживания». Международной научно-практической конференции «Международные отношения и интеграционные проекты на постсоветском пространстве», Днепропетровск, 18-19 мая 2012, стр. 105-107;

156. Асадов, А.М. «Пути обеспечения экологической безопасности в системе транспорта и развития туризма». Мат. межд. конфер. «Перспективы развития туризма на водном транспорте», Санкт-Петербургский Государственный Университет Водных Коммуникаций, 14 март 2011, стр.134-138;

157. Асадов, А.М. «Современное состояние атмосферы города Баку и пути ее улучшения». «Инновационные технологии и современные материалы» Труды меж. Научно-практической конференции, Грузии, Кутаиси, 17-18 июня 2010, стр.131-132;

158. Асадов, А.М. «Социально-экономическая значимость и проблемы устойчивого развития транспортной системы в условиях глобализации». Москва, «Наука и Бизнес: пути развития», 2012, №1(07), стр.66-70;

159. Асадов, А.М. «Экологические проблемы создаваемые в транспорте и пути их решения». «Современные проблемы экологии и устойчивое развитие общества», Материалы межд. научно-практическая конференция, Казахстан, 30.09.2010-01.10.2010, стр.40-43;

160. Асадов, А.М. «Перспективы устойчивого развития автотранспорта в Азербайджане». «Вестник науки ТГУ, серия экон. и управ.», Тольятти, 2011, №1(4), стр. 8-12;

161. Асадов, А.М. «Проблемы развития транспортного комплекса». «Социально-экономические и правовые системы: современное видение и

подходы». Материалы VII межд. научно-практической конференции, 3 февраля 2012, Омск, стр.73-77;

162. Асадов, А.М. «Проблемы устойчивого развития транспортной системы в Азербайджанской Республике (на примере автомобильной промышленности)». Журнал «Перспективы Науки», М., 2012, №1(28), стр.107-111;

163. Асадов, А.М. «Социально-экономические и экологические проблемы использования автомобильного транспорта». «Европейский журнал социальных наук», Рига-Москва, 2012, 11(27), том 2, стр.233-237;

164. Асадов, А.М. «Экологические проблемы автомобильного транспорта в мегаполисах и их пути решения». Вестник Казахский Национальный Университет имени Аль-Фараби, Серия экологическая, 2013, № 2 /2(38), стр.8-14;

165. Багинова, В.В. “Транспортная логистика (логистический менеджмент на транспорте)” / В.В.Багинова, Л.С.Федоров и др. М .:, Русайнс, 2018, 156 с.;

166. Бадагуев, Б. «Безопасность дорожного движения». М., Альфа-пресс, 2012, 264 стр.

167. Бахышова, Н.Н. “Роль свободных экономических зон в развитии ненефтяного сектора” / Н.Н.Бахышова, Р.А.Бахышов. Баку, «Научные известия Азербайджанского государственного экономического университета», 2020, том 8, с. 79-91;

168. Бычков, В.П. «Экономика автотранспортного предприятия». М., ИНФРА-М, 2006, 384 стр.;

169. Бойко, Г.В. «Методика оптимизации структуры транспорта для обслуживания городских пассажирских перевозок». Волгоградском государственном техническом университете, Волгоград, 2006, 157 стр.;

170. Бондаренко Е.В., Дворников Г.П. «Дорожно-транспортная экология». Оренбург., ГОУ ОГУ, 2004, 213 стр.;

171. Будрина, Е.В. «Экономика транспорта». М., «Юрайт», 2016, 368 стр.;

172. Бусел, А.В. «Ремонт автомобильных дорог». Минск, Артдизайн, 2004, 208 стр.;

173. Бушуев, В.В. «Энергетический потенциал и устойчивое развитие». М.,

«Энергия», 2006, 320 стр.;

174. Васильевна, И.К. «Десять городов с лучшей системой общественного транспорта в мире». «Устойчивое развитие городского транспорта: вызовы и возможности» (сборник материалов семинара). М.:, НТБ «Энергия», 2013, стр.346-354;

175. Вельможин, А.В. и др. «Грузовые автомобильные перевозки». М.:, Горячая линия - Телеком, 2006, 560 стр;

176. Власов, В.М. «Техническое обслуживание автомобильных двигателей» / В.М.Власов, С.В.Жанказиев. М.:, Академия, 2018, 155 с.;

177. Волгин, В. «Автосервис. Торговые операции». М.:, Дашков и К, 2016, 420 стр.;

178. Всемирная Организация Здравоохранения: Европе «Десятилетняя деятельность по развитию экологически устойчивого и здорового транспорта в Европе: важнейшие достижения и дальнейшие действия». Цифры и факты, Амстердам, Копенгаген, Женева, 22 января 2009 г.;

179. Гасанов, М.А. «Маркетинговые аспекты устойчивого развития транспортной системы региона» / М.А.Гасанов, А.Г.Магомедов. М.:, Вопросы структуризации экономики, 2012, № 2, стр.113-118;

180. Горев, А.Э. «Грузовые автомобильные перевозки». М.:, ИД Академия, 2008, 288 стр.;

181. Горев А.Э., Олещенко Е.М. «Организация автомобильных перевозок и безопасность движения». М.:, Издательский центр «Академия», 2008, 256 с.;

182. Государственной Программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы». Министерство транспорта Российской Федерации, 20.12.2017;

183. Громаковский А.А. «Обслуживание и вождение автомобиля в любое время года».М.:, Книга по Требованию, 2009, 176 стр.;

184. Гудков В.А., Миротин Л.Б. «Пассажирские автомобильные перевозки». М.:, Горячая линия-Телеком, 2006, 448 стр.;

185. Гусейнов С.Я. “Социально-экологические последствия чрезвычайных

ситуаций, возникших в транспортном секторе”. Баку, ААСУ, “Управление безопасностью в чрезвычайных ситуациях”, Международный симпозиум, 15-16 ноябрь 2007, стр.206-208;

186. Дергачев О.А. «Диагностика и быстрый ремонт неисправностей легкового автомобиля». М.: Книга по Требованию, 2009, 384 стр.;

187. Донченко В. «Транспортная политика и проблемы устойчивого развития». М.: «Технологии», № 3, 2008, стр.7-14, №4, стр.12-16;

188. Донченко В.В., Петрова А.П. «Проблемы организации деятельности по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов в автотранспортных предприятиях различных форм собственности», М.: Автополис-плюс, 2008, 164 с.;

189. Дьяков И.Ф. «Теория автомобиля». М., 2002, 431 стр.;

190. Европейская Конференция Министров Транспорта «Устойчивая транспортная политика». <http://www.internationaltransportforum.org/IntOrg/acquis/CM200001Fru.pdf>;

191. Егiazаров В. А. «Транспортное право». М.: Юстицин-форм, 2018, 403 с.;

192. Ерохов В.И. «Токсичность современных автомобилей (методы и средства снижения вредных выбросов в атмосферу)». М.: Форум, 2013, 448 стр.;

193. Жуков С. «Природный газ - моторное топливо XXI века». М.: «Промышленность сегодня», №2, 2001, стр.14-26;

194. Зейналов Р.М. «Экологические проблемы транспорта». Bakı, “Nəqliyyat hüququ” elmi-nəzəri, praktiki jurnal, 2011, №3, səh.3-11;

195. Зенгин Э. «Пути обеспечения экологической безопасности в системе транспорта и развития туризма». Мат. межд. конфер. «Перспективы развития туризма на водном транспорте», Санкт-Петербургский Государственный Университет Водных Коммуникаций, 14.03.2011, стр.134-138;

196. Зырянов В.В. и др. «Современные подходы к разработке комплексных схем организации дорожного движения». Транспорт Российской Федерации. СПб.:, № 1, 2011, стр. 28-33;

197. Зубрицкая Е.А. “Создание и перспективы развития транспортно-

логистических систем на предприятии”. <http://www.cs-alternativa.ru/text/1670>;

198. Ивуть Р.Б. «Экономика автомобильного транспорта». Часть 2, Мн.: БНТУ, 2009, 275 стр.;

199. Исаков Н. «Стратегия устойчивого развития: прорывные идеи технологии». М.: РАЕН, 2009 г., 511 с.;

200. Исмаилов Ч. «Транспортные проекты южного кавказа и геополитические последствия их реализации». “Qloballasma prosesində Qafqaz və Mərkəzi Asya: iqtisadi və beynəlxalq münasibətlər” II Beynəlxalq Konqresin materialları, Qafqaz Universiteti, 02-05 may 2007, стр.492-496

201. Каримов Б.Б. «Развитие международных автодорожных коридоров СНГ». Вестник КаздорНИИ, 2004, №1(2), стр. 18-27;

202. Каримов Б.Б., Бусел А.В., Абдуллаев А.К. «Экология дорог в особых условиях». М.: Интрансдорнаука, 2013, 144 стр.;

203. Карпов М. «Для реализации проекта революционной транспортной системы Элона Маска создана компания». 01 ноября 2013;

204. Кириллов Н.Г. «Проблема экологизации автомобильного транспорта Санкт-Петербурга». М.: «Промышленность Сегодня», №11, 2001, стр.13-21;

205. Клепцова Л.Н., Зыков П.А. «Экономика отрасли (автомобильный транспорт)». Ульяновск, Зебра, 2018, 167 с.;

206. Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС. http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/customs_transit_procedures.pdf;

207. Концепция формирования и развития сети международных транспортных коридоров на территории государств Содружества. СПб, 2001;

208. Коробкин В.И., Передельский Л.В. «Экология в вопросах и ответах» Ростов н/Д.: Феникс, 2002, 384 стр.;

209. Кулиев Р.Р. «Принципы региональной интеграции стран-членов СНГ». Уфа.: Материалы международной конф. «Воспроизводственный потенциал региона», 2004 г. 27-29 мая, Т.2., с. 101-105;

210. Лавриков И.Н., Пеньшин Н.В. «Экономика автомобильного транспорта».

Тамбов : Изд-во ГОУ ВПО ТГТУ, 2011, 116 стр.;

211. Латыпова Р.Р., Юшкова В.В. «Логистика». СПб., Издатель. Д.А.Р.К, 2018, 144 с.;

212. Левкин Г. «Основы логистики». М., Инфра-Инженерия, 2014, 280 стр.;

213. Логинова Н.А. «Экономика транспорта». М., «Юрайт», 2015, 366 стр.;

214. Лось В.А., Урсул А.Д. «Устойчивое развитие». М., «Агар», 2000, 256 стр.;

215. Луканин В.Н., Буслаев А.П. и др. «Автотранспортные потоки и окружающая среда». М., ИНФРА-М, 2006, 408 стр.;

216. Лукинский В.С., Бережный В.И. и др. «Логистика автомобильного транспорта». М., Финансы и статистика, 2000, 280с.;

217. Макушев П.А., Москвиченко И.М. и др. «Транспортный менедж-мент». Одесса: Астропринт, 2004, 188 с.;

218. Мамедов Г.А., Гезалов С.К. «Экологические проблемы транспортной системы Азербайджана». Bakı, “Nəqliyyat hüququ” elmi-nəzəri, praktiki jurnal, 2011, №4, səh. 12-21;

219. Мамедов З.Ф. «Место Азербайджана в Китайской концепции «Один пояс, один путь»». Труды “XII Евразийского научного форума”. Санкт-Петербург, 20 ноября 2020, стр.296-307;

220. Мамедов Э.Я. «Север-Юг"- стратегически правильное решение». <https://az.sputniknews.ru/20171103/azerbajdzhan-rossija-iran-zheleznaja-doroga-412610779.html>;

221. Международный семинар «Устойчивое развитие городского транспорта: вызовы и возможности» (сборник материалов семинара). М., НТБ «Энергия», 2013, 460 с., ISBN 978-5-903954-08-7;

222. Миротин Л.Б., Лебедев Е.А. «Логистика в автомобильном транспорте». Феникс, 2015 г., 238 стр.;

223. Можаров В.В. «Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития». Алматы, КИСИ при Президенте РК, 2011, 216 стр.;

224. Нефедьева Е.В., Мандрико О.М. «Проблемы и перспективы снижения

эксплуатационных затрат в локомотивном комплексе». Сб. науч. раб.: Совершенствование хозяйственного механизма управления транспортом в условиях его реформирования. Иркутск: Изд-во ИрГУПС, 2012, стр. 92-99;

225. Новиков Ю.В. «Экология, окружающая среда и человек». 2-е изд. М.: Фаир-Пресс, 2003, 560 стр.;

226. Оджагов Г.О. и др. «Некоторые аспекты безопасности жизнедеятельности в транспорте». М.: «Техника и технология», 2009, №4, с.85-89;

227. Павлова Е.И. «Экология транспорта». М.: Транспорт, 2008, 248 стр.;

228. Палагута К. А., Крюков А. И. «Современные автоматические и электронные системы транспортных средств». М .:, 2018, 274 с.;

229. Пеньшин Н.В. «Конкурентоспособность услуг автомобильного транспорта в условиях пост-кризисной модернизации экономики России». Тамбов: ТГТУ, 2010, 156 стр.;

230. Пеньшин Н.В., Бычков В.П. «Государственное регулирование автотранспортной деятельности в регионе». М.: Академический Проект, 2007, 192 стр.;

231. Пластуняк И.А. «Актуальные проблемы транспортировки в цепях поставок: теория и практика». СПб.: Гос . экономичес. ун-та, 2018, 173 с.;

232. Полихов М.В. «Техническое обслуживание автомобилей». М.: Академия, 2018, 207 с.;

233. Полянская А. «Заработает ли скоростная транспортная система Элона Маска Hyperloop?». «Наука 21 Век» научно-популярный журнал. Август 13th, 2013;

234. Рассел Дж., Рональд Дж. «Транспортная задача». М.: «ВСД», 2013, 470 стр.,

235. Самаров К.Л. «Транспортная задача». М.: ООО «Резольвента», 2009, <http://www.resolventa.ru/data/metodstud/transproblem.pdf/>;

236. Сафронов Э.А. «Транспортные системы городов и регионов». М.: АСВ, 2005, 272 стр.;

237. Сборник материалов Международного семинара «Устойчивое развитие

городских транспортных систем: вызовы и возможности». Москва, 7-8 июня 2012 года, М.:, НТБ «Энергия», 2013, 460 стр.;

238. Скворцов О.В. «Автомобильные дороги как фактор экономического развития страны». Наука и транспорт. Транспортные средства. 2012, №4, 63-82;

239. Сладкова Л.А., Чемусов А.В. «Пробеговые испытания наземного транспорта». М.:, РУТ (МИИТ), 2018, 140 с.;

240. Соколов Ю.И., Иванова Е.А., Лавров И. М. «Управление качеством транспортного обслуживания». М.:, 2018, 275 с.;

241. Спирин И.В. «Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками». М.:, Издательский центр «Академия», 2010, 400 стр.;

242. Тиррел Д. «Инициатива устойчивого развития транспорта (ИУРТ): новые возможности в рамках ЦАРЭС». 10-ое заседание Координационного комитета по транспортному сектору ЦАРЭС, Астана, 12 октября 2011 года, 15 стр;

243. У.Беккер, В.М., Шотт Н. «Экология транспорта». Омск.:, ОмГУПС, 2004, 6 стр.; Лебедев

244. Фасхиев Х.А. «Общий курс транспорта». Уфа, ГАТУ, 2018, 233 с.;

245. Федоров В.А. «Городской пассажирский транспорт Санкт-Петербурга (1991-2014гг.): политика, стратегия, экономика». СПб.: Изд-во «Принт», 2014, 232 стр.;

246. Халилов Т.А. “Современное состояние атмосферы города Баку и пути ее улучшения”. «Инновационные технологии и современные материалы» Труды меж. Научно-практической конференции, Грузии, Кутаиси, 17-18 июня 2010, стр.131-132;

247. Харитошкин Н.В. «Экономико-математическое моделирование при управлении модернизацией автотранспортного предприятия». «Бюллетень транспортной информации». М.:, 2010, №5 (179), стр. 34-36;

248. Харухико К. «Устойчивое развитие транспортного сектора». Материалы семинаре “Транспорт и изменение климата”. Копенгаген, 13 декабря 2009 года, стр.42-48;

249. Холиной В.Н. «Общественная география в современном мире». М.: Издательство «Дрофа», 2010, 436 стр.;
250. Чепцов Г.В. «Автомобильные дороги – категория экономическая». Строительство и недвижимость, 2005, №24 (514), стр. 14-26№
251. Шенфельд К.П. «Развитие методов управления перевозочным процессом в условиях рыночной экономики и реформирования железнодорожного транспорта». М.: МГУПС (МИИТ), 2013, 248 стр.;
252. Юдин Д.Б., Гольштейн Е.Г. «Задачи и методы линейного программирования: Задачи транспортного типа». М.: Изд.3, 2010, 184 стр.;

İngilis dilində ədəbiyyatlar

253. Alexandra M., Frantz D., “Actual Multimodal Transport Management, Support for Sustainable Development of the National Economy”. Faculty of Management, Academy of Economic Studies, Bucharest, Romania, ECONOMIA seria MANAGEMENT / ECONOMY - MANAGEMENT series, 2013, Vol. 16, pp. 65-83;

254. Asadov A.M. “The necessary factors in formation of new transportation systems in sustainable development condition”. Amerika, Acta Zhengzhou University Overseas Edition, An International Journal “*Life Science Journal*”, (Thomson Reuters ISI indexed, Impact Factor: 0.158), 2013;10(12s), səh. 256-261;

255. Asadov A.M. “The role of transport system in development of international economics”. Germany, Munich, “European science and technology”. Materials of the v International Research and Practice Conference, Vol. I, October 3rd- 4th, 2013, p.86-89;

256. Bailey K., Grossardt T. and Ripy J. “Toward environmental justice in transportation decision making with structured public involvement”. Transportation Research Record, 2012, 2320, p. 102–110;

257. Behzad F., M.Zabihi “A guide for planning urban areas in form of development based on public transportation, center for architecture researches”, 2011, No.18, pp.39-50;

258. Bocarejo S. and Oviedo H. “Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments”. Journal of Transport Geography, 2012, Issue 24, p.142–154;

259. Booth D. etc al. “Poverty and Transport”. A Report Prepared for the World Bank in Collaboration with DFID. Overseas Development Institute, London, UK, 2012;

260. Carruthers R., Dick M. “Affordability of Public Transport in Developing Countries”. The World Bank Group, Washington, DC, USA, Transport Papers, 2015, vol. TP-3, pp 1–27;

261. Currie G., Richardson T., Smyth P. “Investigating links between transport

disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne—preliminary results”. *Transport Policy*, 2009, 16(3), p. 97–105;

262. Faroughi F. “Planning for urban transportation and social development (a comparative study of Iran and France)”, Kurdistan university, 2010, 143 p.;

263. Feitelson E. “Introducing environmental equity dimensions into the sustainable transport discourse: issues and pitfalls”. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2002, Vol. 7, Issue 2, pp. 99-118;

264. Feng Z. “ Road transportation and economic growth in China: Granger causality analysis based on provincial panel data”. *The International Journal of Transportation Research*, 21 may 2021, p.97-116;

265. Freeman P.N. “Ten years of World Bank action in transport: evaluation”. *Journal of Infrastructure Systems*, 2009, 15(4), p.298–304;

266. Humbatova S. , Hajiyeve N. “Two-factorial functional analysis of economic development in the regions of Azerbaijan”. *Journal of Polish Agricultural Universities (EJPAU)*, 2017, 20(4), <http://www.ejpau.media.pl/volume20/issue4/art-03.html>;

267. Ibragimov Z.H., Lieonov S.V., Pimonenko T.V. “[Green investing for SDGS: EU experience for developing countries](#)”. 37th International Scientific Conference on Economic and Social Development – “Socio Economic Problems of Sustainable Development”. Baku, 14-15 February 2019, p.868-877;

268. Isaei M. ”Intelligent systems of transportation”, 2005, Aar publication, 184 p.;

269. Isalou A., Litman T. “Testing the housing and transportation affordability index in a developing world context: a sustainability comparison of central and suburban districts in Qom, Iran”. *Transport Policy*, 2014, Issue 33, p. 33–39;

270. Jacoby H. and Minten B. “On measuring the benefits of lower transport costs”. *Journal of Development Economics*, 2009, 89(1), p.28–38.;

271. Jason Z., Norman W. Garrick, C.A.Palombo “Guidelines on developing performance metrics for evaluating transportation sustainability”. *Research in Transportation Business & Management*, 2013, Vol. 7, pp. 4-13;

272. Koll E. “Railroads and the Transformation of China”. *Series Harvard Studies in Business History* 52, 2019, 416 p.;

273. Lin H. “Responsive transport network design: minimal investment for desired travel time reduction”. The International Journal of Transportation Research, 6 february 2021, p.62-85;
274. Lucas K. Mattioli G. etc al. “Transport poverty and its adverse social consequences”. Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport, 2016, 169(6), p.353–365;
275. Mammadov Z.F. “One belt and one road: participation and role of Azerbaijan in the implementation of the megaproject”. Materials of the 55th International Scientific Conference on Economic and Social Development. Baku, 18-19 June 2020, pp. 406-411;
276. Nannan Y. Martin De J., Jianing M. “Transport Infrastructure, Spatial Clusters and Regional Economic Growth in China”. Taylor and Francis Journals, Transport Reviews, 2011, Vol. 32, pp. 2-28;
277. Saleemi H., Rehman Z. “Effectiveness of Intelligent Transportation System: case study of Lahore safe city”. The International Journal of Transportation Research, 27 Jul 2021, p.112-143;
278. Tagiyev N.F., Asadov A.M. “Investment policy’s influence on transport sector and economic safety in Azerbaijan”. Caucasus & Central Asia (CCA) Review (EPIN), Hungary, October 2007, səh.13-16;
279. Timothy G., Garrick N., Outlaw J. “Evaluating selected costs of automobile-oriented transportation systems from a sustainability perspective”. Research in Transportation Business & Management, 2013, Vol. 7, pp. 43-53;
280. Vakulenko S.P. etc al. “Feasibility Assessment of Passenger Service Logistic Systems Formation”. World of Transport and Transportation, 2015, Vol. 13, Iss. 2, pp. 122-128;
281. Wang J., Iwasaki R. “Future road transport technology”. International Journal of Transportation Science and Technology, 2016, Volume 5, Issue 1, p.1-46;
282. Zhang W. “The impact of transport, land and fiscal policy on housing and economic geography in a small, open growth model”. University of Minnesota, The Journal of Transport and Land Use, 2013, Vol. 6, pp. 89-100;

283. Zyryanov V., Sanamov R. “Improving Urban Public Transport Operation: Experience of Rostov-on-Don (Russia)”. International Journal of Transport Economics Vol. XXXVI, no.1, February 2009, Rome (Italy), pp. 83-95;

İnternet mənbələri

284. <https://www.stat.gov.az/> - Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi;

285. www.economy.gov.az – Azərbaycan Respublikası İqtisadiyyat Nazirliyi;

286. www.president.az – Azərbaycan Respublikası Prezidentinin rəsmi saytı;

287. www.meclis.gov.az – Azərbaycan Respublikasının Milli Məclis;

288. www.cabmin.gov.az – Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabineti;

289. <https://mincom.gov.az/az//> - Azərbaycan Respublikasının Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi;

290. <https://corp.ady.az/> - “Azərbaycan Dəmir Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti;

291. <https://www.asco.az/> - “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti;

292. <https://www.azal.az/> - “Azərbaycan Hava Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti;

293. <https://azedu.az/az/news/43774-unec-in-professoru-beynelxalq-neqliyyat-kommunikasiya-elaqelerine-zengezur-dehlizinin-qosulmasi-imkanlarindan-danisib>

294. <http://utmagazine.ru/posts/12173-mirovaya-transportnaya-sistema>

295. <http://www.un.org/ru/development/sustainable/transport.shtml>

296. <http://subbotazh.livejournal.com/12164.html>

297. <https://sustainabledevelopment.un.org/topics/sustainabletransport/highleveladvisorygroup/>

298. <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>

299. http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en//

300. <https://www.intelligenttransport.com/topic/public-transport//>

301. <https://www.newscientist.com/article-topic/transport//>

302. http://sites.khas.edu.tr/tez/OnderBulut_izinli.pdf