

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI

Əlyazması hüququnda

AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT SEKTORUNA İNVESTİSİYA QOYULUŞUNUN SƏMƏRƏLİLİYİNİN YÜKSƏLDİLMƏSİ İSTİQAMƏTLƏRİ

İxtisas: 5312.01 – Sahə iqtisadiyyatı

Elm sahəsi: İqtisad elmləri

İddiaçı: **Əmirxan Zahid oğlu Paşayev**

Fəlsəfə doktoru elmi dərəcəsi almaq üçün
təqdim edilmiş dissertasiyanın

A V T O R E F E R A T I

BAKI - 2025

Dissertasiya işi Azərbaycan Dövlət İqtisad Unveristetində yerinə yetirilmişdir.

Elmi rəhbər:

İqtisad elmləri doktoru, professor
Rövşən Rasim oğlu Quliyev

Rəsmi opponentlər:

İqtisad elmləri doktoru, professor
Natiq Əli oğlu Cavadov

İqtisad üzrə fəlsəfə doktoru, dosent
Bulud Cahangir oğlu Sadıqov

İqtisad üzrə fəlsəfə doktoru, dosent
Kamran Nurəddin oğlu Abdullayev

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Ali Attestasiya Komissiyasının Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin nəzdində fəaliyyət göstərən ED 2.10 Dissertasiya şurası

Dissertasiya

şurasının sədri



İqtisad elmləri doktoru, professor
Yaşar Atakişi oğlu Kəlbəliyev

imza

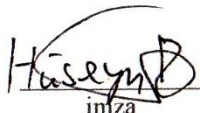
Dissertasiya şurasının
Elmi katibi



İqtisad üzrə fəlsəfə doktoru, dosent
Suqra İnqilab qızı Hübətova

imza

Elmi rəhbərin
sədri.



İqtisad elmləri doktoru, dosent
Ramil Zahid oğlu Hüseyn

imza

İŞİN ÜMUMİ XARAKTERİSTİKASI

Tədqiqat mövzusunun aktuallığı və öyrənilmə səviyyəsi. Son beş ildə Azərbaycan iqtisadiyyatının həcmində qeyri-neft sektorunun payı sürətlə artmaqdadır. İqtisadiyyatın davamlı və dayanıqlı inkişafını təmin edən sahələrdən biridə nəqliyyat sektorudur. Yerli və beynəlxalq daşımaların artırılması, ölkənin rəqabət qabiliyyətinin və tranzit potensialının gücləndirilməsi məqsədi ilə, nəqliyyat sektoruna dövlət səviyyəsində xüsusi diqqət ayrılır və ciddi islahatlar həyata keçirilir. Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafı ilə bağlı Strateji Yol Xəritəsində, Azərbaycan-2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər, COP-29, Türk dünyası-2040 vizionu kimi proqramlarda dövlət və özəl qurumlar qarşısında qoyulan əsas vəzifələrdən biri nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşlarının səmərəliliyinin yüksəldilməsidir. Qlobal yük və sərnişin axınlarının sürətləndiyi şəraitdə nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşları milli iqtisadiyyatın inkişafının mühüm istiqamətlərindən birinə çevrilmişdir. Təkcə bir faktı qeyd etmək yerinə düşər ki, 2022-ci ildə nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşları 4 milyard 613 milyon manat olmuşdur. Bu həmin ildə ölkə iqtisadiyyatına bütün sərmayə qoyuluşlarının 25,8 faizini təşkil edib. Təsadüfi deyil ki, tranzit yük daşımalar potensialından səmərəli istifadə edilməsi məqsədi ilə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı ilə Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası quruldu. Şuranın əsas vəzifələri tariflərin optimallaşdırılması, daşımaların vahid prinsip və şərtlərinin müəyyən olunması, daşıyıcılar ilə dövlət orqanlarının fəaliyyətinin əlaqələndirilməsi, tranzit prosedurlarının asanlaşdırılması və təkmilləşdirilməsi, onların sayının və müddətinin azaldılması, tranzit yükdaşımalar sahəsində tam əlverişli sistemin tətbiqi, şəffaflığın təmin olunması, yüklərin daşındığı ölkələr və aidiyyəti qurumlar arasında əməkdaşlığın genişləndirilməsi, ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərinin işinin təşkilindən ibarət olmuşdur.

Nəqliyyat sektorunun aparıcı amilinə çevrilən münbit investisiya mühiti müasir təsərrüfatçılıq formalarının təşəkkülü, yeni texnologiyaların mübadiləsi və iqtisadi əlaqələrin genişlənməsinə təkan verir. İnteraktivlərdən səmərəli istifadə işsizlik və digər sosial problemlərin,

sahə və regionların inkişafı üçün geniş imkanlar açır. Bu imkanların tədqiq edilməsi iqtisadçıların daim diqqət mərkəzində olan aktual problemlərdən biridir.

Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda inkişaf mühitinin təşəkkül müasir dövrün tələblərinə uyğun olan investisiya siyasətinin həlledici təsiri fonunda formalaşır. Bu təsirin qanunauyğunluqlarının öyrənilməsi əsasında investisiyaların səmərəliliyinin yüksəldilməsi yolları və vasitələrinin araşdırılması xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Azərbaycan iqtisadiyyatında mühüm rola malik nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyalardan istifadənin səmərəliliyinin, enerji, sənaye, turizm, kənd təsərrüfatı məhsulları və insan resurslarının iqtisadi dövriyyəyə cəlb edilməsi prosesində bu investisiyaların rolunun kompleks qiymətləndirilməsi əsaslı araşdırmalar tələb edir. Milli iqtisadiyyatda neft amilindən asılılığın azaldılması, qeyri-neft sektorunun inkişafında nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyaların istifadəsi məsələlərinin aktuallığını şərtləndirir.

Dövlət investisiyalarının səmərəli idarə edilməsi, nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyalardan istifadənin müxtəlif formalarının müqayisəli təhlili, beynəlxalq təcrübənin araşdırılması və zəruri məqamların konkret şərait baxımından qiymətləndirilməsi, nəqliyyat sektorunda investisiya proseslərinin tənzimlənməsi həlli zəruri olan məsələlərdəndir. Bu problemlərin həlli dissertasiya işinin mövzusunun aktuallığını sübut edir.

Hazırda ölkələrdə aparıcı iqtisadi sahələr arasında nəqliyyata yönələn investisiya axınlarının öyrənilməsi dünya iqtisadi sisteminin təşəkkülünün mühüm şərti kimi tədqiqatçıların diqqət mərkəzindədir.

Qlobal iqtisadiyyata inteqrasiya mərhələsini davam etdirən Müstəqil Dövlətlər Birliyində, Şərqi və Mərkəzi Avropa ölkələrində müvafiq araşdırmalar özünəməxsus cəhətlərilə fərqlənir.

Azərbaycan iqtisadiyyatına yönəldilən investisiyalardan istifadənin nəzəri-metodoloji və təcrübə cəhətləri Azərbaycan iqtisadçı alimləri T.H.Hüseynov, R.R.Quliyev, S.Z.İsayev, S.Q.Cümşüdoğru, A.M.Əsədov, E.Ə.Əliyev, T.A.Yadigarov, S.H.Pürhəni, A.Ş.Şəkərliyev, T.H.Əjdərov, Ş.Ə.Heydərov, Ə.M.Həsənov, T.İ.İmanov və digərləri nəqliyyat sektorunun, o cümlədən Azərbaycanın milli iqtisadiyyatının aparıcı

sahələrinə tikinti, sənaye, kənd təsərrüfatı, emal sənayesinə yönələn investisiyaların müxtəlif aspektlərini araşdırmışlar.

Rusdilli müəlliflərdən S.A.Obuxov, N.P.Lyubuşin, L.B.Mirotin, V.M.Kostyukeviç, A.A.Stepanov, S.N.İvaşkovskiy və başqalarının tədqiqatları diqqəti cəlb edir.

İngilisdilli tədqiqatçılardan K.Button, S.Jara, A.Reggiani, R.Dornbuş, S.Fişer, R.Stars, G.Meyer, S.Shaheen, T.Erik, Eugene F.Brigham, R.Zelenika, Joel F., qeyd etmək olar.

Hazırda dünyanın müxtəlif iqtisadi idarəetmə mərkəzləri və təşkilatlar ölkələrin nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşlarının cəlbədiciyi üzrə əsaslı tədqiqatlar aparır. Hər il ölkələr beynəlxalq investisiya cəlbədiciyi üzrə hesabatlar təqdim edir. Bu hesabatlarda ümumən dünyaya və hər bir ölkə üzrə təhlillər aparılır, müxtəlif göstəricilər üzrə ölkələrin indeksləri və bu indekslər əsasında ümumi investisiya cəlbədiciyi indeksi hesablanır. Hər bir subindikator və rəqabətqabiliyyətlilik indeksi üzrə ölkələrin rəqəmi müəyyənləşdirilir. Ölkələrdə biznes mühitinin əhatəli tədqiqatları Dünya Bankının illik hesabatlarında yer alır, burada ölkələrin beynəlxalq investisiya cəlbədiciyinin müəyyənləşdirilməsi üçün dərin təhlillər aparılır.

Bununla belə, nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyaların səmərəliliyi yeni dövrün xüsusiyyətləri, o cümlədən neft və qaz ixrac edən ölkələr üçün qiymətləndirilməsi, investisiyaların əlverişli istiqamətlərinin müəyyənləşdirməsi kimi məsələlər respublikamızın reallıqları və perspektivləri üçün kifayət qədər tədqiq olunmamışdır.

Tədqiqatın obyektı Azərbaycanın nəqliyyat sektoru və onunla əlaqəli olan sahələrdir, **predmeti** nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyaların səmərəliliyinin yüksəldilməsi meyilləri və qanunauyğunluqları, nəqliyyatda sosial-iqtisadi inkişafın rolunu şərtləndirən amillərdir.

Dissertasiya işinin məqsədi və vəzifələri: Tədqiqatın başlıca məqsədi ölkəmizin ərazisindən keçən qlobal əhəmiyyətli nəqliyyat dəhlizlərinin istismara verilməsi şəraitində Azərbaycanın nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşlarının səmərəliliyinin yüksəldilməsi istiqamətində problemlərin araşdırılması, bu problemlərin aradan qaldırılması baxımından əsaslandırılmış təkliflərin-tovsiyələrin işlənməsindən ibarətdir:

Bu məqsədə nail olmaq üçün tədqiqatlarda qarşıya aşağıdakı elmi

və təcrübi vəzifələr qoyulmuşdur:

- investisiya qoyuluşunun səmərəliliyinin nəzəri-metodoloji əsasının müəyyənləşdirilməsi;
- nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşunun araşdırılması üsullarının müəyyənləşdirilməsi;
- dünya təcrübəsində nəqliyyat sektorunda səmərəliliyin yüksəldilməsinə empirik yanaşmaların müəyyənləşdirilməsi;
- Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun cari vəziyyəti və inkişaf meyillərinin müəyyənləşdirilməsi;
- Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi;
- nəqliyyat sektorunda texnoloji yeniliklərin tətbiqinin investisiya qoyuluşlarının səmərəliliyinə təsirinin müəyyənləşdirilməsi;
- Azərbaycanda nəqliyyat sektorunun səmərəlilik determinantlarının təsirinin kəmiyyət qiymətləndirilməsi.

Tədqiqat metodları: Seçilmiş tədqiqat obyektindən, qarşıya qoyulan vəzifə və məqsədlərdən asılı olaraq müxtəlif metodlardan istifadə olunub. Dissertasiya işində statistik təhlil, riyazi ekonometrik modelləşdirmə, məntiqi ümumiləşdirmə, müqayisəli təhlil üsullarından istifadə edilmişdir. Tədqiqatın informasiya bazasını Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin, Azərbaycan Respublikası Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin, müvafiq beynəlxalq elmi-tədqiqat institutların rəsmi məlumatları təşkil edir.

Müdafiyyə çıxarılan əsas müddəalar:

- Nəqliyyat sektorunda investisiya qoyuluşunun səmərəliliyinin nəzəri metodoloji əsasları tədqiq edildikdə məlum olmuşdur ki, ölkəmizdə mövcud olan xammal ehtiyatları, insan resursları və yeni texnologiyalardan istifadənin elə kombinasiyası qurula bilər ki, nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyalardan yüksək səmərə əldə edilsin.
- Nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyaların iqtisadi səmərəlilik meyarının kəmiyyət və keyfiyyət etibarını ilə təyin edilməsi metodunun əsas formulu: yük və sərnişin daşımalarında, yük aşırma işlərində və başqa nəqliyyat xidməti işlərində təhlükəsiz, intensiv və fasiləsiz iş rejiminə nail olmaqdan ibarətdir.
- İnkişaf etmiş ölkələrdə nəqliyyat sektorunda bir çox fərqli modellər

inkişaf etdirilsə də, inkişaf etməkdə olan ölkələrin bu texnologiyalardan daha çox faydalandığı müşahidə edilir.

- Azərbaycanın nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşlarının yüksəldilməsi baxımından dissertasiya işində sistemləşdirilən problemlərin müvafiq qurumlar tərəfindən nəzərə alınması əhəmiyyətli ola bilər.
- Nəqliyyat sektorunda investisiya qərarları qəbul edən transmilli şirkətlər diskontlaşdırılmış pul axınları təhlilindən istifadə edirlər. Azərbaycana məxsus dövlət və özəl nəqliyyat şirkətləri yeni layihənin icrası və təchizatı barədə qərar qəbul edərkən ilk növbədə layihəni işlək vəziyyətə gətirmək üçün nə qədər vəsait tələb ediləcəyini və hər il nə qədər gəlir gətirəcəyini araşdırmalıdırlar.
- Nəqliyyat sektorunun istehsal funksiyasına onun maddi-texniki bazasının bütün tərkib hissələrinin və ilk növbədə nəqliyyat müəssisələrinin kompleks şəkildə inkişafı ilə daha səmərəli şəkildə nail olmaq olar.
- İqtisadi fəaliyyət sahəsi kimi nəqliyyat sektoru üzrə ümumilikdə iş və xidmətlərdən əldə olunan gəlir, digər iqtisadi fəaliyyət sahələri kimi ÜDM-in həcmnin artmasına təsir etdiyindən, bu sektor üzrə gəlirin artmasına təsir edən amillərin qiymətləndirilməsi və perspektiv inkişafının müəyyən edilməsi xüsusi əhəmiyyətə malikdir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi:

- nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi baxımından investisiyaların yük dövriyyəsinin artırılmasına yönəldilməsinin daha məqsədə müvafiq olduğu müəyyən edilmişdir;
- milli, regional və qlobal səviyyədə nəqliyyat sektorunda baş verən meyllərin proqnozlaşdırılmasını və bunun əsasında Azərbaycanda reallaşdırılması tövsiyə olunan effektiv tədbirlərin hazırlanmasını həyata keçirən xüsusi qurumun təşkilinin faydalı olduğu müəyyən edilmişdir;
- nəqliyyat sektorunda milli şirkətlərin ağıllı nəqliyyat və multimodal sistemlərinin tətbiqində ixtisaslaşmağa təşviq edilməsinin məqsədə uyğunluğu təklif edilmişdir;
- nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən şirkətlərin dayanıqlı inkişafını təmin edən qeyri-ənənəvi maliyyələşmə mexanizmi açıqlanmış və onun investisiya qoyuluşlarında səmərəli olduğu müəyyən edilmişdir;
- vahid nəqliyyat sistemindən daxil olan gəlirlərin bir hissəsinin xüsusi

bir fondada yığılması yolu ilə iri və əhəmiyyətli layihələrin daha operativ maliyyələşdirilməsinin məqsədəuyğunluğu müəyyən edilmişdir;

- nəqliyyat sektorunda yükdaşımalardan əldə olunan gəlirlə əsas kapitala yönəldilmiş investisiyaların həcmi, nəqliyyat sektoru üzrə əsas fondların dəyəri arasında Çeddok şkalasına görə olduqca yüksək korrelyasiya əlaqəsinin olduğu müəyyən edilmişdir;
- nəqliyyat sektorunda mövcud olan problemlər müəyyənləşdirilmiş və sistemləşdirilmişdir, istismar edilən avadanlıqların xarici ölkələrdən idxal edildiyi, yerli istehsalə nail olmaq üçün yüksək ixtisaslı mütəxəssis hazırlığının rəqabət qabiliyyətinin artırılmalı olduğu aşkarlanmış və bu istiqamətdə səmərəli təkliflər edilmişdir;
- dəniz nəqliyyatında xətti sistemlərin təşkilinin ümumi yük axınının bir yük magistralında cəmləşməsinə imkan verdiyi, bu da xətti naviqasiyada ən iri tonnajlı və sürətli ixtisaslaşmış gəmilərin istifadəsi eyni istiqamətlərdə daşımalara xidmət üçün zəmin hazırladığı, bunun da mövcud gəmilərdən istifadənin dərəcəsini və səmərəsini artırdığı müəyyən edilmişdir.

Dissertasiya işinin nəticələrinin nəzəri və praktiki əhəmiyyəti.

Dissertasiya işinin nəticələri ölkədə nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşlarında səmərəliliyin artırılmasının elmi-praktiki əsaslarını müəyyən etməyə geniş imkanlar açır. Tədqiqatın material və nəticələrindən nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi ilə bağlı normativ-hüquqi və metodoloji sənədlərin hazırlanmasında, bu sahənin inkişafı üçün əlverişli mühitin formalaşması üzrə tədbirlərin hazırlanmasında istifadə edilə bilər.

Dissertasiya işinin aprobasiyası və tətbiqi. Dissertasiya işinin nəticələri ilə bağlı beynəlxalq və respublika konfranslarında məruzələr edilərək 19 elmi məqalə və tezisdə öz əksini tapmışdır.

Dissertasiya işinin yerinə yetirildiyi təşkilatın adı: Azərbaycan Dövlət İqtisad universiteti “İqtisadi Araşdırmalar Elmi-Tədqiqat İnstitutu” .

Dissertasiya işinin məntiqi və struktur əsasları. Dissertasiyanın məntiqi əsasları tədqiqatın predmetinə, obyektinə, məqsəd və vəzifələrinə görə müəyyən edilmişdir. Giriş, üç fəsil, nəticə və təkliflər, eləcə də ədəbiyyat siyahısını əhatə edən tədqiqat işi 267 min 163 işarəsi

olan 152 səhifədən ibarətdir. 8 paraqrafdan ibarət işdə 22 cədvəldən, 5 qrafıqdən, 12 şəkildən və 128 ədəbiyyatdan istifadə edilmişdir. Birinci fəsil 43 səhifə, ikinci fəsil 57 səhifə, üçüncü fəsil 29 səhifə təşkil edir. Disertasiya işi, ixtisarların siyahısı, giriş, üç fəsil, nəticə, və istifadə edilmiş ədəbiyyat siyahısından ibarətdir.

DİSSERTASIYA İŞİNİN STRUKTURU

Giriş

I Fəsil. Nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşunun nəzəri-metodoloji bazası

1.1. Nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşunun iqtisadi-nəzəri əsasları

1.2. Nəqliyyat sektorunda iqtisadi səmərəliliyin metodoloji məsələləri

1.3. Nəqliyyat sektorunda investisiya layihələrinin araşdırılması üsulları

II Fəsil. Nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşunun iqtisadi səmərəliliyi və cari vəziyyəti

2.1. Müasir dövrdə nəqliyyat sektorunda səmərəliliyin yüksəldilməsinə empirik yanaşmalar

2.2. Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun cari vəziyyəti və inkişaf meyilləri

2.3. Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi

III Fəsil. Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun inkişaf perspektivləri

3.1. Azərbaycanda dəniz nəqliyyatı müəssisələrində texnoloji yeniliklərin tətbiqinin investisiya qoyuluşlarının səmərəliliyinə təsiri

3.2. Azərbaycanda nəqliyyat sektorunun səmərəlilik determinantlarının təsirinin kəmiyyət qiymətləndirilməsi

Nəticə

İstifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısı

TƏDQIQATIN ƏSAS MƏZMUNU

Dissertasiya işinin girişində mövzunun aktuallığı əsaslandırılır, problemin öyrənilmə səviyyəsi, tədqiqatın məqsədi və vəzifələri qeyd olunur, obyekt və predmeti izah olunur, nəzəri-metodoloji əsasları, informasiya bazası və nəzəri-praktiki əhəmiyyəti verilir, əldə edilmiş elmi

yeniliklər sadalanır və aprobasiyası verilir.

Tədqiqat işinin “Nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşunun nəzəri–metodoloji bazası” adlanan **birinci fəsilində** nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşunun iqtisadi səmərəliliyinin formalaşmasının nəzəri-metodoloji əsaslarının icmalı verilir, iqtisadiyyat elmində xidmətləri olan alimlərin investisiya qoyuluşlarına dair nəzəriyyələri təhlil olunur, Azərbaycanın nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyaların səmərəliliyinin yüksəldilməsinin spessifik yanaşması tədqiq olunur, müasir şəraitdə nəqliyyat sektorunun əsas amilləri araşdırılır və ayrıca götürülmüş yük və sərnişinlərin daşınması üçün investisiyaların qiymətləndirilməsi şərh olunur, nəqliyyat sektorunda inkişafın xüsusiyyətləri, problemləri və onun praktiki reallaşdırılmasının imkanları araşdırılır.

Bu fəsildə aşağıdakı əsas nəticələr əldə edilmişdir.

1. “Nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşu” anlayışına ümumi qəbul edilmiş yanaşmanın olmaması nəzərə alınaraq, bu sahənin inkişafının uzun müddətli iqtisadi artımının dayanıqlılığını təmin etmək məqsədi ilə nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi baxımından investisiyaların yük dövriyyəsinin artırılmasına yönəldilməsinin daha məqsədə müvafiq olduğunun əsaslandırılması;

Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin dərc etdiyi məlumatlar əsasında hazırladığımız cədvəl 1-dən göründüyü kimi 2023-cü ildə ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın əsas kapitala qoyulan investiyalar üzrə xüsusi çəkisi, 25,4 faizə bərabərdir. Ölkə üzrə 2023-cü ildə əlavə dəyərin 6,2 faizi, ümumi mənfəətin 7,4 faizi, işçilərin orta illik sayının 8,7 faizi Azərbaycanın nəqliyyat sektoruna aiddir.

Cədvəl 1. Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisi, faizlə¹

	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
Əlavə dəyər	6,1	5,9	7,1	6,9	6,1	6,2
Ümumi mənfəət	6,7	6,6	8,6	7,8	6,7	7,4
Xalis mənfəət	5,8	6,0	6,6	7,1	5,7	6,3
İşçilərin orta illik sayı	8,1	8,0	8,3	8,4	8,5	8,7
Orta aylıq nominal əmək haqqı	148,2	134,8	125,2	130,3	133,8	136,9
Əsas fondlar	7,6	7,4	6,5	6,7	7,0	6,9
Əsas kapitala investisiyalar	11,2	11,8	12,1	17,0	25,8	25,4

Cədvəl 1-dən göründüyü kimi 2023-cü ildə Azərbaycan iqtisadiyyatına yönələn investisiyaların tərkibində nəqliyyat sektorunun payı 25,4 faizdir, 5,417 milyon manat olmaqla 2022-ci illə (4,613) müqayisədə 804 milyon manat çoxdur. Maliyyə resursları nəqliyyat sektorunun davamlı iqtisadi artım dinamikasının əsas komponentidir. İnvestisiya qoyuluşlarında vəsait çatışmazlığı probleminin həlli istiqamətində müxtəlif iqtisadi nəzəri fikir məktəblərinin konstruktiv təklifləri var. Məsələn, klassiklər ev təsərrüfatlarının qənaətinin faiz dərəcisindən asılı olmasını iddia edirlər, keynsçilər isə qənaətin dəyişilməsini gəlirlərin həcmi və dəyişməsi ilə əlaqələndirirlər. Nəticə etibarlı ilə sərmayələrin miqdarı investisiya qoyuluşunun və faiz dərəcəsinin proqnozlaşdırılan səmərəliliyinin eyni həcmdə olması ilə müəyyənləşdirilir.

Ona görə də yuxarıda qeyd edilən amillər arasında ölkəmizin nəqliyyat sektoru üçün vacibliyə əsaslanaraq ardıcılıqla aşağıdakı məqamların nəzərə alınmasını təklif edirik:

- Milli, regional və global nəqliyyat xidmətinin tələblərinə cavab verən nəqliyyat vasitələrinin istehsalı və yük-sərnişin daşıma bacarığı. Əlbətdə ki, bu, nəqliyyat sektorunun inkişafının əsas kateqoriyasıdır. Nəqliyyat vasitələrinin istehsalında və daşıma xidməti göstərilməsində zəif qalan bu amil Azərbaycan üçün xüsusi amildir. Bu, ölkəmizin nəqliyyat sektorunun ən vacib problemi. Əvvəla, nəqliyyat vasitələrinin və onların ehtiyat hissələrinin emal müəssisələri üzrə Azərbaycanın beynəlxalq əmək bölgüsündə ixtisaslaşdığı sahə müəyyənləşməmişdir, mövcud nəqliyyat xidmətləri isə ya tranzit yük və sərnişinlərin daşınmasından ibarətdir, ya da regional səviyyədə dəniz nəqliyyatında az miqdarda və xəzər hövzəsi ölkələrinə məxsus gəmilər istehsal və təmir olunur, bunlar da nəqliyyat sektorunda mövcud imkanlardan səmərəli istifadə edilmədiyini göstərir.
- Nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyaların səmərəliliyinin artırılması üçün aparılan təhlillər və tədbirlər nəticəsində nəqliyyat vasitələrinin təhlükəsizliyinin, hərəkət sürətinin artması, yük dövriyyəsinin artırılması, anbar təsərrüfatlarından məqsədyönlü istifadənin təmin edilməsi bu sahədə gəlirin davamlı və dayanıqlı artımı ilə nəticələnir.

Nəqliyyat sektorunda yük dövriyyəsinin sürəti ilə, iqtisadi səmərəlilik arasında əlaqə aşağıdakı düsturla müəyyən edilir.

$$S_y = \frac{g \cdot O_q \cdot (v_g^1 - v_g^2)}{365} \quad (1)$$

burada: S_y – yük dövriyyəsinin sürəti ilə əlaqəli iqtisadi səmərəlilik;

g – il ərzində daşınmış yüklər;

O_q – 1 ton yükün orta daşıma qiyməti;

v_g^1, v_g^2 - yük dövriyyəsinin sürəti artdıqdan sonra və əvvəl yük daşıma-ya sərf edilən vaxt, gün hesabı ilə.

Dövlət Statistika Komitəsinin elektron məlumat bazasında qeyd edildiyinə görə Azərbaycanın 2022-ci ildə nəqliyyat sektorundan yük daşınmasından əldə etdiyi gəlir 8633943 min manat, nəqliyyat sektorunda daşınan yüklər isə 218716 min ton olmuşdur, 2021-ci ildə daşınan yüklər 193 903 min ton olmuşdur

$$1 \text{ ton yükün orta daşıma qiyməti} = 8633943 \text{ min manat} / 218716 \text{ min ton} = 39,48 \text{ manat}$$

yük dövriyyəsi artdıqdan sonra yük daşımaya sərf edilən vaxt, gün hesabı ilə = $365 \cdot 1000 / 218716 \text{ min ton} = 0,00166$

yük dövriyyəsi artmazdan əvvəl yük daşımaya sərf edilən vaxt, gün hesabı ilə = $365 \cdot 1000 / 193903 \text{ min ton} = 0,00188$

$$v_g^1 - v_g^2 = 0,00188 - 0,00166 = 0.00022$$

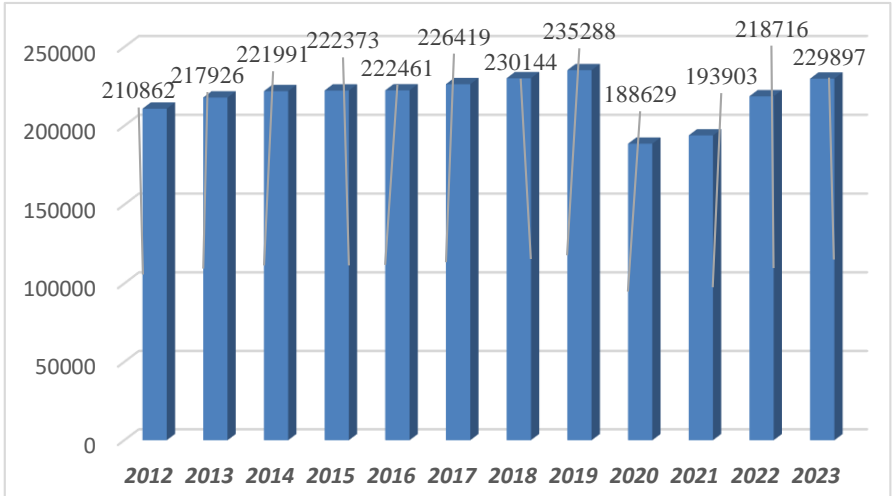
$$S_y = \frac{g \cdot O_q \cdot (v_g^1 - v_g^2)}{365} = \frac{218716000 \cdot 39,48 \cdot 0.00022}{365} = 1899 \text{ min } 680 \text{ manat}$$

Hesablamalarımız nəticəsində məlum olmuşdur ki, ölkəmizdə yük dövriyyəsi ilə əlaqəli 2022-ci ildə əvvəlki illə müqayisədə ümumi iqtisadi səmərəlilik 1899 min 680 manat artmışdır. Nəqliyyat sektorunda iqtisadi səmərəliliyi yüksəltmək üçün yük axınlarının artımına nail olmaqla yanaşı yük dövriyyəsi yaxud da 1 ton yükün orta daşıma qiyməti artmalıdır. Milli nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi baxımından investisiyaların yük dövriyyəsinin artırılmasına yönəldilməsi daha məqsədə müvafiqdir.

2. Milli, regional və qlobal səviyyədə nəqliyyat sektorunda baş verən meyillərin proqnozlaşdırılmasını və bunun əsasında Azərbaycanda reallaşdırılması tövsiyə olunan effektiv tədbirlərin hazırlanmasını həyata keçirən xüsusi qurumun təşkilinin faydalı

olduğunun müəyyən edilməsi;

Yüklərin növündən və daşıma şərtlərindən asılı olaraq bir ton yükün daşımının orta qiyməti məzənnəyə uyğun hesablanır. Nəqliyyat sektorunda 2012-2023-cü illər ərzində yük daşınmasının dinamikasını tərtib etdiyimiz şəkil-1 dən aydın müşahidə etmək mümkündür. İqtisadi artımın əsas elementlərindən biri olan investisiya qoyuluşları ilə əlaqəli, iqtisadi nəzəri məktəblərin apardıqları tədqiqatların nəticələrinin nəqliyyat sektorunda təzahürünün araşdırılması və ölkəmizin iqtisadi imkanları nəzərə alınaraq bu sektorda tətbiq edildikdən sonra hər il yük daşımalarından, (bir kq yükün növünə görə daşınmasının və tranzit keçidinin qiymətləri ilə) strateji valyuta ilə yüksək məbləğdə gəlir əldə etmək imkanları var.



Şəkil 1. Azərbaycanın Nəqliyyat sektorunda yük daşınması, 1000 ton dinamikası ¹

Xatırlatmaq yerinə düşər ki, hər 1 ton tranzit yüklərin ölkəmizin ərazisindən keçdiyinə görə 8-18 ABŞ-ı dolları ilə qazanc əldə edilir. Bu isə təqribən ölkəmizin hərbi müdafiə gücünün artırılmasına büdcədən ayrılan vəsait qədərdir. Yuxarıda qeyd edilənlər nəzərə alınıb müvafiq

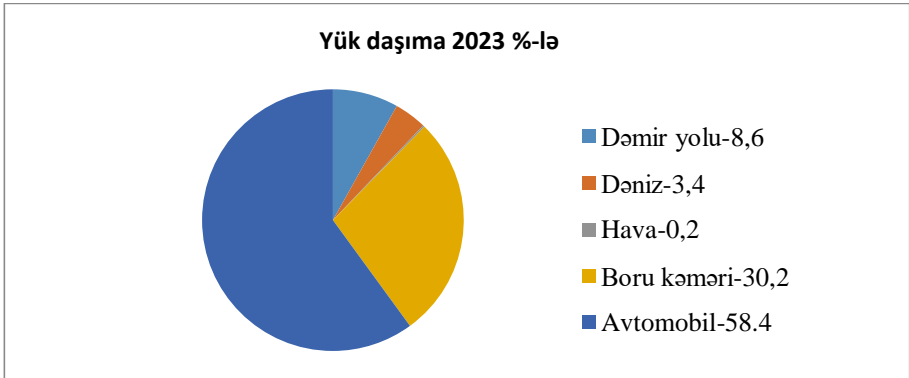
qurumlar tərəfindən nəqliyyat sektorunda investisiya qoyuluşunun səmərəliliyini artırmaq üçün, regional və qlobal səviyyədə nəqliyyat sektorunda baş verən meyllərin bu istiqamətdə investisiya qoyuluşlarına təsir edən mühüm amillərin monitorinqi, dəyişmə proqnozları üzrə tədqiqat aparən xüsusi institutun (qurumun) təşkili zəruridir. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatlarına əsasən ölkə iqtisadiyyatında əsas kapitalla investisiyaların tərkibində nəqliyyatın xüsusi çəkisi müxtəlif illərdə 10-25 faiz arasında dəyişib. Makroiqtisadi baxımdan bu kifayət qədər yüksək göstəricidir, nəqliyyat iqtisadiyyatın mühüm sahəsidir. Onun tərkibinə ölkə daxilində qəbul edilən qaydalara görə dövlətin siyahısına alınan sərnişin və yük daşıma vasitələri, nəqliyyatın hər cür növü, dəniz nəqliyyatı, hava nəqliyyatı, avtomobil nəqliyyatı, daxili su nəqliyyatı, şəhər və şəhərətrafı elektrik nəqliyyatı, metropoliten nəqliyyatı, həmçinin ölkənin ərazisində yerləşən magistral boru kəməri nəqliyyatı aiddir. Ölkəmizin ərazisinin əlverişli geostrateji mövqedə yerləşməsi onun regional və qlobal nəqliyyat yollarının imkanlarından faydalanmasında əhəmiyyətli amil kimi çıxış edir. Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən “Şimal-Cənub” və “Asiya-Qafqaz-Avropa” qlobal səviyyəli nəqliyyat dəhlizləri vasitəsilə yük və sərnişin daşımaların həyata keçirilməsinin təmin edilməsi baxımından nəqliyyatın bütün növlərinə: dəmir yolu, su, avtomobil, hava, boru kəmərlərinə malikdir. Həmçinin, ölkənin paytaxtı Bakı şəhərində nəqliyyatın tərkib hissəsi olan metropoliten də fəaliyyət göstərir. Yerüstü və digər nəqliyyat növlərinin hərəkətini təmin edən, daim yeniləşən geniş yol və müasir naviqasiya infrastrukturuları mövcuddur.

Nəqliyyat sektorunda tələblərə cavab verən, həm də ucuz başa gələn yük və sərnişin daşıma xidmətləri yalnız keyfiyyətli və peşəkar fəaliyyətin nəticəsi kimi bazara çıxı bilər. Belə fəaliyyət sağlam və savadlı kadrlar tələb edir.

Nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyalar milli iqtisadiyyatın elə bir sahəsidir ki, bu sahədə davamlı olaraq:

- ✓ nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən şirkətlər beynəlxalq bazarın tələblərinə cavab verən yük və sərnişin daşıma xidmətləri təklif edir;
- ✓ nəqliyyat sektorundan əldə edilən gəlir nəticə etibarını ilə vətəndaşların rifahının yüksəldilməsinə yönəldilir;

- ✓ dövlət proqramları çərçivəsində nəqliyyat sektorunun davamlı yenilənməsi və inkişaf etdirilməsi dəstəklənir.



Şəkil 2. 2023-cü ildə yük daşınmasının nəqliyyat növlərinə görə strukturu, yekuna nisbətən %-lə dinamikası ¹

ARDSK-nin məlumatları əsasında hazırladığımız şəkil-2 dən görüldüyü kimi 2023-cü ildə avtomobil nəqliyyatı ilə yükdaşımaların həcmi nəqliyyatın digər növləri ilə müqayisədə çox yüksək olmuşdur. Bu onu bildirməyə əsas verir ki, növbəti illərdə avtomobil nəqliyyatı ilə yükdaşımalara yönələn investisiyalar səmərəli nəticələrə bilər

“Nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşlarının iqtisadi səmərəliliyi və cari vəziyyəti” adlanan **ikinci fəsildə** nəqliyyat sektorunda qlobal və regional səviyyədə mövcud vəziyyət, ağıllı nəqliyyat sistemləri, nəqliyyat sektorunun mezo-iqtisadi durumu təhlil olunmuşdur. Bu fəsildə müəllif tərəfindən əldə edilən nəticələr aşağıdakılardır.

3. Nəqliyyat sektorunda milli şirkətlərin ağıllı nəqliyyat və multimodal sistemlərinin tətbiqində ixtisaslaşmağa təşviq edilməsinin məqsədəuyğunluğunun əsaslandırılması;

Nəqliyyat sektoru və müəssisələri ilə əlaqəli olan amillər istehsal kateqoriyalarının iqtisadi-coğrafi bölgüsünə müsbət təsir göstərir. Hal-hazırda beynəlxalq səviyyədə qəbul edilib ki, nəqliyyat sektoru bütün dünya ÜDM-nin təxminən 12%-ni təşkil edir. Məlumdur ki, yük və sərnişin daşımalar bazarının həcmi proqnozlaşdırmaq üçün istifadə olunan ÜDM-in faiz nisbətindəki fərq, dünyanın bir çox regionlarında

¹ https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/

tədarük zəncirlərində mövcud olan səmərəsizliklərlə əlaqələndirilərək əvvəlki illərlə müqayisədə yüksək məbləğlərdə investisiya qoyuluşlarına tələb artıb.

Tədqiqat və konsaltinq yönümlü “Armstrong & Associates Inc” şirkətinin bildirdiyinə görə 2018-ci ildə beynəlxalq nəqliyyat bazarının həcmi 9,6 trlyn ABŞ-ı dollar olub. Dəniz, dəmir yolu, hava nəqliyyatında inventarın saxlanılması ilə əlaqəli xərclər, ümumi xərclərin üçdə birini təşkil edib. Həmin şirkət, 2025-ci ilədək ümumi beynəlxalq nəqliyyat xərclərinin 5% -dən çox illik artım sürətinin davam edəcəyini proqnozlaşdırıb. Təhlil nəticəsində məlum olmuşdur ki, 2025-ci ildə ümumi yük və sərnişin daşımalar bazarının həcmi 12 trlyn ABŞ-ı dollarından çox olacaq. Araşdırma apararı digər şirkətlər yollar, limanlar, dəmir yolu və hava limanları kimi nəqliyyat infrastrukturunu ilə əlaqəli investisiyaların artacağını, beynəlxalq lojistik sənayesinin həcmının 2025-ci ilə qədər 15 trlyn dolları keçəcəyini proqnozlaşdırırlar.

Nəqliyyat sektorunda həm sərnişin, həm də yükdaşıma xidmətlərində artarı tələbi səmərəli, təhlükəsiz və ekoloji cəhətdən icra etmək ehtiyacı qlobal səviyyədə qəbul edilmiş bir fenomen halına gəldi. İnformasiya və kommunikasiya texnologiyalarının istifadəsi ilə qurulan Ağıllı Nəqliyyat Sistemləri (ANS), xüsusən də məlumatlara sürətli və effektiv çıxış təmin edərək iqtisadi, ekoloji və sosial cəhətdən problemlərin həllərini asanlaşdırır. Bu cür həllər mahiyyət etibarilə avtomobil nəqliyyatının digər nəqliyyat növləri ilə inteqrasiyasını təmin edir, hər rejim digərini tamamlayır və daha səmərəli qlobal nəqliyyat sistemi qurulur. İnkişaf etmiş ölkələrdə nəqliyyat sektorunda bir çox fərqli modellər inkişaf etdirilsə də, inkişaf etməkdə olan ölkələrin bu texnologiyalardan daha çox faydalanmağa çalışdıqları müşahidə edilir.

Ağıllı Nəqliyyat Sistemlərinin (ANS) geniş yayılmasının iqtisadi baxımdan faydası bu konsepsiyaya əsaslanaraq fəaliyyət göstərən şirkətlərin sayının artması ilə birlikdə bu sahədə məşğulluğun artması və yeni texnologiyaların inkişafı, qlobal səviyyədə yeni bazarlara çıxışın asanlaşmasıdır. ABŞ-da 2009-cu ildə ANS-ləri tətbiq edən şirkətlərin ümumi gəlirləri 48 milyard ABŞ dollarına yüksəldi. Bundan əlavə, bu şirkətlərdə çalışan işçilərin sayı 180 min, məşğulluğun 445min olduğu təxmin edilir.

Ağıllı Nəqliyyat Sistemlərinin ölkəmizdə tətbiqinin hüquqi zəmini kimi Azərbaycanın dövlət başçısı İlham Əliyevin 02.04.2018 tarixli Fərmanına əsasən Bakı Nəqliyyat Agentliyinin Nizamnaməsinə istinad edilə bilər. Publik hüquqi şəxs hesab edilən qurumun fəaliyyətinin istiqaməti paytaxt şəhərin ərazisində nəqliyyat vasitələrinin və piyadaların təhlükəsiz, fasiləsiz və rahat hərəkətini təmin etməkdir. ANS-in tətbiq edilməsində əsas məqsəd: nəqliyyat sistemində təhlükəsizliyin təkmilləşdirilməsi, nəqliyyat infrastrukturunda intensivliyin yüksəldilməsi, nəqliyyat istifadəçilərinə göstərilən xidmətin keyfiyyətinin artırılması, nəqliyyat axınlarının ekoloji və sosial baxımdan zərərli təsirlərinin minimuma endirilməsi, yük və sərnişin daşımalarında səmərəliliyin artırılması, ictimai nəqliyyatda texnoloji yeniliklərin tətbiqi, nəqliyyat sektoruna investisiya cəlb edilməsinin yüksəldilməsidir.

Hal-hazırda Bakı Nəqliyyat Agentliyinin inzibati ərazisi paytaxtla məhdudlaşdığına görə Azərbaycanda qurumlar arasında ANS-nin tətbiqinin hüquqi baxımdan məsuliyyət bölgüsünün dəqiq müəyyən edilmədiyini müşahidə etmək mümkündür.

Ağıllı nəqliyyat sistemlərinin tətbiqi sahəsində Azərbaycanda dövlət sektorunun daha fəal olduğunu müşahidə edilir. Özəl sektor insan, maliyyə, fiziki və informasiya resursları baxımından nisbətən zəif olduğuna görə, hər cür imkanlara sahib olan dövlət sektoru ilə rəqabət apara bilmir. Ona görə də Azərbaycanın milli özəl şirkətlərinin ANS-lərinin tətbiqində iştirakı dövlət tərəfindən təşviq edilməlidir.

Ölkəmizdə ANS-lərinin tətbiq edilməsi ilə əlaqədar olaraq gündəmə gələ biləcəyi ehtimal olunan digər məsələlərə aiddir: bu sistemlərdə istifadə olunan xüsusi məlumatların qorunması, beynəlxalq standartla uyğunluğun artırılması, regional səviyyədə ANS-lərini tətbiq etməklə yanaşı ticarət məqsədilə daşınan yüklərin gömrük rəsmiləşdirilməsində beynəlxalq daşımaların tələb etdiyi qanunlara uyğunluq, yük və sərnişinlərin kammersiya məqsədilə daşınması əməliyyatlarında elektron audit tətbiqlərini artıraraq xərclərin azaldılması.

4. Vahid nəqliyyat sistemindən daxil olan gəlirlərin bir hissəsinin xüsusi bir fondda yığılması yolu ilə iri və əhəmiyyətli layihələrin daha operativ maliyyələşdirilməsinin məqsədəuyğunluğunun müəyyən edilməsi;

Ayrı-ayrı vaxtlarda investisiya qoyuluşlarının dəyərinin müxtəlif

olmasının əsas səbəblərindən biri ondan ibarətdir ki, nəqliyyat sektorunda investisiya qoyuluşları fondunun imkanları layihələr icra edildikcə məhdudlaşdığına görə nəzərdə tutulan bütün tədbirlərin həyata keçirilməsinə tələbi qarşılaya bilmir. Ona görə də nəqliyyat sektorunda icra edilən layihələrdən hər hansı birinə yönələn investisiyalardan bir hissəsinin (ümumi işə zərəri olmayan) təxir edilərək gecikdirilməsi məqsədamüvafiq hesab edilməkdədir. Ciddi səbəb olmadan investisiya qoyuluşlarının bəzi çətinliklər ucbatından (layihə təşkilatları, şöbələri tərəfindən qəbul edilən tikinti–quraşdırma, texnoloji prosesin və s. həyata keçirilməsi zamanı investisiyaların illər üzrə bölüşdürülməsi) əsassız təxir edilməsi yolverilməzdir. Araşdırmalarımız onu göstərir ki, milli nəqliyyat sistemindən daxil olan gəlirlərin ayrıca bir fondda yığılması ilə iri və əhəmiyyətli layihələrin daha operativ maliyyələşdirilməsi mümkündür.

“Azərbaycanın nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşunun səmərəliliyinin artırılması yolları” adlanan **üçüncü fəsil**də nəqliyyat sektorunda elmi - texnoloji yeniliklərin tətbiqinin investisiya qoyuluşlarının səmərəliliyinə təsiri araşdırılmış, Azərbaycanda nəqliyyat sektoru üzrə yükdaşımalardan əldə olunan gəlirə təsir edən amillər ekono-metrik qiymətləndirilmişdir.

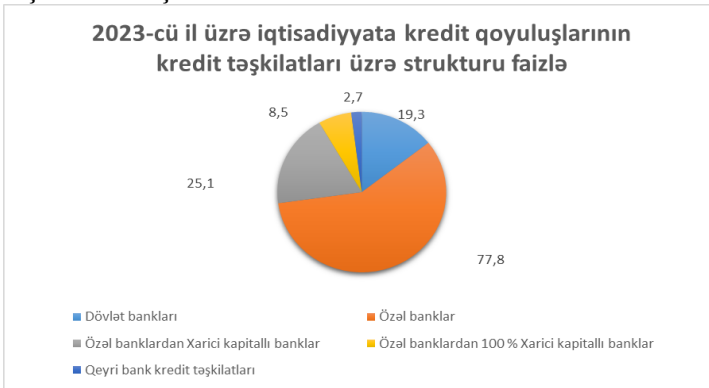
5. Nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən şirkətlərin dayanıqlı inkişafını təmin edən qeyri-ənənəvi maliyyələşmə mexanizmi açıqlanması və onun investisiya qoyuluşlarında səmərəli olduğunun müəyyən edilməsi;

Nəqliyyat sektorunda investisiya qərarları qəbul edən dövlət və özəl şirkətlərin məsul şəxsləri, adətən, diskontlaşdırılmış pul axınları təhlilindən istifadə edirlər. Yeni layihənin icrası və təchizatı barədə qərar qəbul edərkən birinci mərhələ layihəni işlək vəziyyətə gətirmək üçün nə qədər vəsait tələb ediləcəyini və hər il nə qədər gəlir gətirəcəyini araşdırmaq tələb olunur.

Qeyd edək ki, faiz dərəcəsi nə qədər artarsa şirkətlər investisiya qərarlarında bir o qədər şox ehtiyatlı olurlar. Beləliklə nəqliyyat sektorunda müxtəlif layihələrə yönələn investisiyaların maliyyə resurslarına çıxış çətinləşdikcə, faiz dərəcəsi artdıqca, şirkətin hər hansı layihəyə investisiya qoyması ehtimalı bir o qədər azalır.

Azərbaycan Respublikası Mərkəzi Bankının məlumatları əsasında hazırladığımız Şəkil 3-dən görüldüyü kimi 2021-ci il üzrə iqtisadiyyata kredit qoyuluşlarının kredit təşkilatları üzrə strukturunda dövlət bankları 19,5 faiz, özəl banklar 77,8 faiz, o cümlədən, özəl bankların tərkibində xarici kapitallı banklar 23,2 faiz və 100 faiz xarici kapitallı banklar 7,4 faiz, qeyri bank kredit təşkilatları 2,7 faiz iştirak etmişdir. Qərb ölkələrində investisiya qoyuluşlarının səmərəliliyini artırmaq məqsədi ilə hökumətlər bank kreditlərinin faiz dərəcəsinin aşağı olması üçün tədbirlər görürlər. Strateji əhəmiyyət daşıyan sektorların maliyyələşmə mexanizmi asanlaşdırılır.

2023-ci il üzrə iqtisadiyyata kredit qoyuluşlarının kredit təşkilatları üzrə strukturunda dövlət bankları 19,3 faiz, özəl banklar 77,8 faiz, o cümlədən, özəl bankların tərkibində xarici kapitallı banklar 25,1 faiz və 100 faiz xarici kapitallı banklar 8,5 faiz, qeyri bank kredit təşkilatları 2,7 faiz iştirak etmişdir.



Şəkil 3. 2023-ci il üzrə iqtisadiyyata kredit qoyuluşlarının kredit təşkilatları üzrə strukturu faizlə¹

Qərb ölkələrində investisiya qoyuluşlarının səmərəliliyini artırmaq məqsədi ilə hökumətlər bank kreditlərinin faiz dərəcəsinin aşağı olması üçün tədbirlər görürlər. Strateji əhəmiyyət daşıyan sektorların maliyyələşmə mexanizmi asanlaşdırılır. Nəqliyyat sektorunda hər bir şirkət istənilən dövrdə bir sıra investisiya layihəsi və bu layihələr üzrə gəlir və xərclərin qiymətləndirilməsi cədvəlini hazırlayır. Maliyyə resurslarını əldə etməyin bahalıqından və ya ucuzluğundan asılı olaraq

[<https://uploads.cbar.az/assets/8571ed025b9871f5f43376c70.pdf>]

şirkətlər layihələri həyata keçirmək haqqında qərarlar qəbul edirlər. Azərbaycanda dövlət və özəl şirkətlərin nəqliyyat sektoruna investisiya tələbini cəmləsək, maliyyə resurslarının ucuzluğundan və ya bahalı-ğından asılı olaraq investisiyaya ümumi tələbi hesablaya bilərik. Nəticə olaraq məlum olur ki nəqliyyat sektorunun inkişafını ləngidən ekzogen problemlərdən biri, nəqliyyat sektoruna investisiya etmək üçün lazım olan maliyyə resurslarının bahalı olmasıdır. Ona görə də region dövlətlərinin nəqliyyat şirkətləri ilə müqayisədə Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən milli şirkətlərin dayanıqlı inkişafının təmin edilməsində, rəqabət qabiliyyətinin gücləndirilməsində qeyri ənənəvi maliyyələşmə mexanizmi olan faizsiz maliyyələşdirmənin çox böyük əhəmiyyəti ola bilər.

6. Nəqliyyat sektorunda yükdaşımalardan əldə olunan gəlirlə əsas kapitalla yönəldilmiş investisiyaların həcmi, nəqliyyat sektoru üzrə əsas fondların dəyəri arasında Çeddok şkalasına görə olduqca yüksək korrelyasiya əlaqəsinin olduğunun əsaslandırılması;

XXI əsrin əvvəlindən başlayaraq dünya ölkələrində iqtisadi sabitliyin, əmək məhsuldarlığının, müəssisələrin gəlirləri və əhalinin alıcılıq qabiliyyətinin artması dünya iqtisadi əlaqələrinin sürətlə genişlənməsini şərtləndirmişdir. Əmtələrin beynəlxalq ticarəti, beynəlxalq xidmət növlərinin ticarətini də artırmışdır. Beynəlxalq ticarət əlaqələrində xidmət ticarəti üzrə ən üstün yeri nəqliyyat sahəsi tutur.

Xarici ticarət əlaqələrinin inkişafı nəqliyyat amilinin səviyyəsindən asılıdır. Klassik amil olan nəqliyyat özlüyündə iqtisadi fəaliyyətinə görə sənayeləşmənin vacib tərkib hissəsi olmaqla, məhsuldar qüvvələrin inkişafında və onun yerləşdirilməsində, həmçinin beynəlxalq əlaqələrin genişlənməsində xüsusi rol oynayaraq böyük əhəmiyyət kəsb edir. İqtisadi fəaliyyət sahəsi kimi nəqliyyat sektoru üzrə ümumilikdə iş və xidmətlərdən əldə olunan gəlir, digər iqtisadi fəaliyyət sahələri kimi ÜDM-in həcmnin artmasına təsir etdiyindən, bu sektor üzrə gəlirin artmasına təsir edən amillərin qiymətləndirilməsi və perspektiv inkişafının müəyyən edilməsi xüsusi əhəmiyyətə malikdir. Nəqliyyat xidmətlərindən əldə edilən gəlirin artmasına əsasən bir çox amillər, o cümlədən ölkə üzrə əsas kapitalla yönəldilmiş investisiyalar, nəqliyyat sektoru üzrə əsas fondların dəyəri, yükdaşımaların həcmi, ticarət dövriyyəsi, ÜDM, əhalinin gəlirləri və s. təsir edir.

ARDSK-nin məlumatlarına əsasən 2000-2022-ci illər üzrə Azərbaycanda nəqliyyat sektoru üzrə iş və xidmətlərdən əldə edilmiş gəlirə təsir edən amillər arasındakı asılılığı reqressiya təhlilinin aparılması üçün hazır riyazi proqram paketlərindən EViews, MatLab, MS Excel, MathCad və s. istifadə etmək olar.

Bu məqsədlə Eviews-12 proqram paketindən istifadə edərək ARDSK-nin məlumatlarına əsasən aşağıdakı nəticəni alırıq.

- tədqiqat nəticəsində Eviews-12 tətbiqi proqram paketinə əsasən müəyyən edilmişdir ki, Azərbaycanda əsas fondların dəyərinin 1% artması, nəqliyyat sektorunda yükdaşımalarından əldə olunan gəlirin 1,015% artması ilə, nəqliyyat sektoru üzrə əsas kapitalla yönəldilmiş investisiyalar həcminin 1% artması nəqliyyat sektorunda yükdaşımalarından əldə olunan gəlirin 0,225% artması ilə nəticələnir;

- Azərbaycanda nəqliyyat sektorunda yükdaşımalarından əldə olunan gəlirlə əsas kapitalla yönəldilmiş investisiyaların həcmi, nəqliyyat sektoru üzrə əsas fondların dəyəri arasında Çeddok şkalasına görə olduqca yüksək korrelyasiya əlaqəsi vardır;

- tədqiqat nəticəsində Eviews tətbiqi proqram paketinə əsasən Azərbaycanda nəqliyyat sektorunda yükdaşımalarından əldə olunan gəlirin illər üzrə qiymətləri və standart səhvləri müəyyən edilmiş, habelə tənliyin proqnoz məqsədi üçün istifadə edilməsinin bir sıra xarakteristikaları göstərilərək, 2030-cu ilədək Azərbaycanda nəqliyyat sektorunda yükdaşımalarından əldə olunan gəlirin proqnozlara görə artacağı müəyyən edilmişdir.

7. Nəqliyyat sektorunda mövcud olan problemlər müəyyənləşdirilmiş və sistemləşdirilmişdir, istismar edilən avadanlıqların xarici ölkələrdən idxal edildiyi, yerli istehsala nail olmaq üçün yüksək ixtisaslı mütəxəssis hazırlığının rəqabət qabiliyyətinin artırılmalı olduğu aşkarlanmış və bu istiqamətdə səmərəli təklif edilməsi;

Azərbaycanda neftin sənaye üsulu ilə emalı və daşınması üçün keyfiyyətli kadr hazırlığına tələb XIX əsrin axırlarından etibarən mövcud olmağına baxmayaraq, hələ də milli nəqliyyat sektorunda istismar edilən texnika xaricdən idxal edilir, texnoloji yönümlü mütəxəssis hazırlığının keyfiyyəti inkişaf etmiş ölkələrlə müqayisədə aşağıdır. 2023 – cü ilin dövlət büdcəsinin gəlirlərinin 50 faizdən çoxu xam neftin satışından əldə edilmişdir. Halbuki, ölkəmizdə elm və texnoloji tutumlu məhsullar

istehsal edərək milli gəlirin tərkibində hazır məhsul satışından əldə edilən gəlirləri artırmaq mümkündür. Bu problemin həlli istiqamətində təklifimiz ondan ibarətdir ki, ölkəmizin yerləşdiyi coğrafi mövqeyi, fiziki resursları və maliyyə imkanlarına, milli-mənəvi dəyərlərinə uyğun təhsil strategiyası formalaşdırılsın. Bununla birlikdə nəzərə alınmalıdır ki, istehsalatda hər hansı bir elmi-texniki yenilik tətbiq edildikdə 14 faiz işçilər ixtisar edilir. Yaxın gələcəkdə avtomatlaşdırma nəticəsində dünya üzrə 800 milyon iş yerinin ixtisar ediləcəyi proqnozlaşdırılır. Ona görə də Azərbaycanın nəqliyyat sektoruna yüksək səviyyəli mütəxəssis hazırlığında tədris müəssisələrinin verdiyi biliklə kifayətlənmək olmaz. Keyfiyyətli tədrisə paralel olaraq tələbələrin dövlət və özəl qurumlarda keyfiyyətli təcrübə qazanmalarına zəmanət verilməlidir. Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda təhsil elmi tədqiqat işlərində əldə edilən ən son səmərəli nəticələr ilə istehsalatda vərdişə çevrilən üstün bacarıqların həm-hal olduğu, qaynayıb-qarıxdığı məkana çevrilməlidir. Təhsilin nəticə yönümlü təşkilinə məsul tədris və təlim sistemi olsada, xalqımızın maddi və mənəvi gələcəyi baxımından bu məsələnin strateji əhəmiyyəti nəzərə alınmalı, ailələr, dövlət qurumları və bütövlükdə cəmiyyət şüurlandırılmalıdır.

8. Dəniz nəqliyyatında xətti sistemlərin təşkilinin ümumi yük axınının bir yük magistralında cəmləşməsinə imkan verdiyi, bu da xətti naviqasiyada ən iri tonnajlı və sürətli ixtisaslaşmış gəmilərin istifadəsi eyni istiqamətlərdə daşımalara xidmət üçün zəmin hazırladığı, bunun da mövcud gəmilərdən istifadənin dərəcəsini və səmərəsini kəskin şəkildə artırdığı müəyyən edilmişdir.

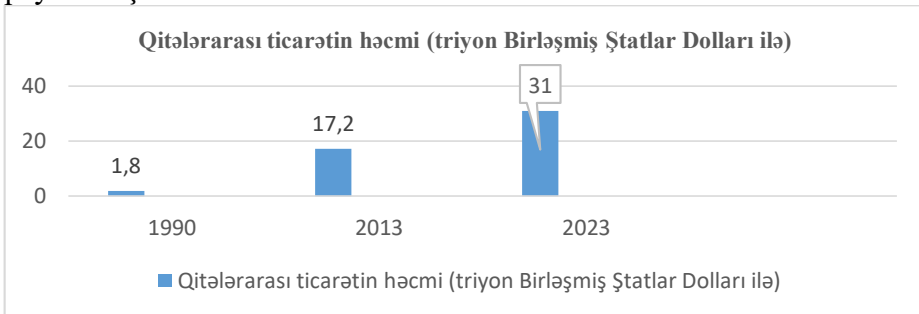
Dəniz nəqliyyatında xətti sistemlərin təşkilinin aşağıdakı üstünlükləri var:

1. O, əsas yanaşma limanlarından olduqca az istifadə etməklə ümumi yük axınının bir yük magistralında cəmləşməsinə imkan verir ki, bu da xətti naviqasiyada ən iri tonnajlı və sürətli ixtisaslaşmış gəmilərin istifadəsi və dəniz daşımalarda yüksək səmərə əldə etməyə zəmin olur;
2. Universal tutumu olan müasir ixtisaslaşmış donanma ilə yanaşı eyni istiqamətlərdə daşımalara xidmət üçün də zəmin olur, bu da mövcud tutumdan istifadənin dərəcəsini və səmərəsini kəskin şəkildə artırır;

3. Magistral xətti sistemlərin təşkili dəniz nəqliyyatı istismarında müştərilərə xidmət keyfiyyətinin artırılmasına yönələn səmərəli investisiyalar və daşımaların ölkə iqtisadiyyatı üçün strateji valyuta səmərəsini artırmağın zəmini olan xarici ölkə yüklərini daha çox cəlb edir.

2020-2025-ci illərdə və strateji yol xəritəsi üzrə AXDG gəmiçiliyin inkişafı qarşısında duran mühüm məsələlərdən biri daşımaların regional (Xəzər hövzəsi) istiqamətlərdən beynəlxalq sistemə keçididir ki, onun əsasını transokean magistral sistemi təşkil edir. Transokean magistral sistemi dedikdə əsas transokean istiqamətində vahid cədvəl üzrə iritonnajlı ixtisaslaşmış sürətli gəmilərin, ixtisaslaşmış və universal donanma ilə birgə, magistral istiqamətli əsas limanlarda işin təşkili nəzərdə tutulub.

Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Ticarət və İnkişaf Konfransının hesabatına əsasən, 1990-cı ildə qitələr arası ticarətin həcmi 1,8 trilyon Birləşmiş Ştatlar dollarından 2013-cü ildə 17,2 trilyon, 2021-ci ildə 28,5 trilyon, 2023-cü ildə 31 trilyon Birləşmiş Ştatlar dollarına qədər artmışdır. Qitələrarası ticarətdə daşınan yüklərin 70 faizi dəniz nəqliyyatının payına düşməkdədir.



Şəkil 5. Qitələrarası ticarətin həcmi (trilyon ABŞ Dolları ilə)¹

Azərbaycanın dəniz nəqliyyatında Xəzər hövzəsində liderliyini qoruması kifayət deyil. Ona görə ki, digər ölkələr Rusiya, İran, Qazaxıstan və Türkmənistan ərazi və iqtisadi resurs ehtiyatları baxımından ölkəmizlə müqayisədə daha çox imkanlara malikdir. Əgər Azərbaycan regional və qlobal səviyyədə dəniz ticarətində rəqabət qabiliyyətini artırırsa, dəniz nəqliyyatında yük və sərnişin daşımalarında iri şirkətlərlə yarışa qoşulsa, Xəzər hövzəsində liderliyini davam etdirməklə yanaşı

[[https:// unctad.org/publication/global-trade-update-march-2024](https://unctad.org/publication/global-trade-update-march-2024)]

dövlətin strateji valyuta ehtiyatlarını artıraraq milli iqtisadiyyatın təhlükəsizliyinə töhfə verilmiş olar. Hal-hazırda bir ildə dünya üzrə dəniz nəqliyyatı ilə daşımalardan əldə edilən gəlir 400 milyard ABŞ-1 dollarından çoxdur. AXDG (QSC)-nin 30 iyun 2023-ci il tarixində açıqladığı konsolidasiya edilmiş maliyyə vəziyyəti haqqında hesabatdan məlum olur ki, 2022-ci ildə ölkəmizin dəniz nəqliyyatından əldə etdiyi ümumi mənfəət 65 milyon 441 min manat olmuşdur. Bu isə il ərzində dünya üzrə əldə edilən gəlirlərin 0,016 faizinə bərabərdir. Həlbuki bu rəqəmi dəniz nəqliyyatına yönələn investisiyaların miqdarını və səmərəliliyini artırmaqla yaxın illərdə 0,1 faizə qaldırmaq mümkündür. Əgər artım dinamikası qorunsa, 2030-cu ildə dəniz nəqliyyatından ölkəmizin gəlirləri 2-3 milyard ABŞ-1 dollarına çata bilər. Qarşıya qoyulan hədəflərə çatmaq üçün ilk növbədə Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin Türkiyə, Rusiya, Avropa və İran istiqamətində genişlənməyə dair fəaliyyət planı hazırlanmalı, yeni müasir gəmilər alınmalı, beynəlxalq əhəmiyyətli limanlar alınmalı və ya icarəyə götürülməli, müxtəlif ölkələrdə gəmi istehsalı-təmiri zavodları tikilməli, texniki donanmalar gücləndirilməli, dəniz nəqliyyatında ölkəmizin kosmik imkanlarından geniş istifadə edilməlidir.

Dissertasiya işinin əsas müddəaları və əldə edilmiş nəticələr müəllifin aşağıdakı dərc olunmuş əsərlərində öz əksini tapmışdır:

1. Paşayev Ə.Z. “Milli iqtisadiyyatın formalaşmasının təmin edilməsi və Milli aviasiyanın ölkə iqtisadiyyatında yeri” Azərbaycan Dövlət İqtisad Unversiteti “Qloballaşma prosesində qafqaz və mərkəzi Asiya“ İqtisadiyyat və Beynəlxalq Münasibətlər III Beynəlxalq Konqres. Bakı: 15-17 oktyabr 2010-cu il
2. Paşayev Ə.Z. “İstehsal fəaliyyətinin təşkilində islam əsaslı investisiyalar” Azərbaycan Dövlət İqtisad Unversiteti, Beynəlxalq simpozium. Bakı- 2015;
3. Paşayev Ə.Z. “İnvestisiya qoyuluşlarının əsas nəzəri anlayışları”, Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının “Dəniz nəqliyyatında innovativ texnologiyalar”, Məruzə materialları XI Beynəlxalq Elmi-texniki konfrans, Bakı-2016;
4. Paşayev Ə.Z. “Azərbaycanın nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşunun səmərəliliyinin yüksəldilməsi istiqamətləri” Azərbaycan Dövlət İqtisad Unversitetinin Elmi Xəbərləri Bakı – 2018, cild 6;

5. Paşayev Ə.Z. “Azərbaycanın nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşunun səmərəliliyinin yüksəldilməsi istiqamətləri” Su nəqliyyatının problemləri XIV Beynəlxalq elmi-texniki konfrans məruzə materialları. Bakı-2019;
6. Paşayev Ə.Z. “Azərbaycanın nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşunun səmərəliliyinin yüksəldilməsi istiqamətləri” Su nəqliyyatının problemləri XV Ümummilli lider H.Əliyevin anadan olmasının 97 illiyinə həsr olunmuş Beynəlxalq Elmi-texniki konfrans, məruzə materialları. Bakı-2020;
7. Paşayev Ə.Z., Nəqliyyat sektorunda səmərəliliyin yüksəldilməsinin dünya təcrübəsi, Azərbaycan Turizm və Menecment Universiteti Turizm və qonaqpərvərlik tədqiqatları, Beynəlxalq jurnal, № 3-4, 2021;
8. Paşayev Ə.Z “Nəqliyyat sektorunda iqtisadi səmərəliliyin metodoloji məsələləri”, Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universiteti Tikintinin iqtisadiyyatı və menecment elmi praktiki jurnal, №1, 2022;
9. Paşayev Ə.Z., Nəqliyyat sektorunda səmərəliliyin yüksəldilməsinin dünya təcrübəsi, “Azərıtıfaq”Azərbaycan Kooperasya Universiteti “Kooperasya” elmi praktiki jurnal, №1(64), – 2022;
10. Paşayev Ə.Z. “Nəqliyyat sektorunun iqtisadi təhlili” Qərbi Kaspi Universitetinin “Elmi xəbərlər” jurnalının - İctimai və Texniki elmlər seriyası-№ 1, Bakı – 2023;
11. Paşayev Ə.Z. “Azərbaycanın nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyaların səmərəliliyinin artırılması istiqamətləri”, Qərbi Kaspi Universiteti Ümummilli lider Heydər Əlirza oğlu Əliyevin anadan olmasının 100 illik yubileyinə həsr olunmuş Respublika Elmi konfransı “Rəqabətqabiliyyətli mütəxəsis hazırlığı müasir təhsilin əsas məqsədidir” Bakı– 2023;
12. Пашаев А.З. «Направления увеличения рентабельности инвестиций в транспортный сектор Азербайджана» Publishing House “Technical University”, 2017, Издательский дом “Технический Университет”, Tbilisi-2017;
13. Пашаев А.З. «Направления увеличения рентабельности инвестиций в транспортный сектор Азербайджана», Актуальные проблемы экономики и управления на транспорте: Сб. материалов 15-й Всероссийской (7-й международной) научно-

- практ. конференции. – Владивосток: Мор. гос. ун-т, 2017. – 84 с;
14. Пашаев А.З. «Направления увеличения рентабельности инвестиций в транспортный сектор Азербайджана», Федеральное агентство морского и речного транспорта Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Морской государственный университет им. адм. Г.И.Невельского» Институт экономики и управления на транспорте Материалы 14-й Всероссийской (6-й международной) научно-практической конференции (20 мая 2016 г.);
 15. Пашаев А.З. “Зависимость рациональности инвестиционных проектов в транспортном секторе от времени, анализ дисконтированного денежного потока и текущей стоимости” научно-практический журнал «ИнноЦентр» им. Е.А. Лурье Тверского государственного университета. Выпуск № 2(23) июль 2019;
 16. Pashayev, A. “Determining Costs with Fuzzy: The Example of a Construction Company”, Lecture Notes in Networks and Systems, 665 LNNS, pp. 805–813 2023;
 17. Pashayev, A. “Globally important transport corridors and Azerbaijan” İdarəetmə Sistemləri İnstitutu – Bakı 3rd International Conference on Problems of Logistics, Management and Operation in the East-West Transport Corridor (PLMO 2024) May 15-17, Baku, Azerbaijan 2024.
 18. Pashayev, A. Environmental aspects of the transport sector VI International Scientific Conference Construction Mechanics, Hydraulics & Water Resources Engineering Autumn season Conmechhydro 2024 December 19-21, 2024, Tashkent, Uzbekistan
 19. Pashayev, A. Economic and environmental aspects of the transportation sector. 5-6 noyabr 2024-cü il tarixlərində Qərbi Kəspə Uni-versitetinin və Beynəlxalq Dırmanma və Alpinizm Federasiyasının (UIAA) birgə təşkilatçılığı ilə “Dağlar: Mədəniyyətlər, Landşaftlar və Biomüxtəliflik” adlı II Beynəlxalq Konfrans



Dissertasiyanın müdafiəsi “09” aprel 2025-cü il tarixdə saat 14:00-da Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin nəzdində fəaliyyət göstərən ED 2.10 Dissertasiya şurasının iclasında keçiriləcək.

Ünvan: AZ 1001, Bakı şəhəri, İstiqlaliyyət küç., 6

Dissertasiya ilə Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin kitabxanasında tanış olmaq mümkündür.

Avtoreferatın elektron versiyaları Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin www.unec.edu.az rəsmi internet saytında yerləşdirilmişdir.

Avtoreferat “06” mart 2025-ci il tarixində zəruri ünvanlara göndərilmişdir.

Çapa imzalanıb: 12.02.2025
Kağızın formatı: 60x84 ¹/₁₆.
Həcmi 1 ç.v. (39628 işarə). Tiraj 100.

*“AA – Poliqraf” istehsalat-kommersiya birliyində
hazır diopozitivlərdən istifadə olunmaqla çap edilmişdir.
Əlaqə üçün: capevi@internet.ru / (+99455) 201-2809*